



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड—4

PART III—Section—4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 75]

नई दिल्ली, सोमवार, फरवरी 26, 2018/फाल्गुन 7, 1939

No. 75]

NEW DELHI, MONDAY, FEBRUARY 26, 2018/PHALGUNA 7, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 7 फरवरी, 2018

सं.- टीएएमपी/53/2016-सीडब्ल्यूसी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा दीनदयाल पत्तन न्यास स्थिति कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर केंद्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु केंद्रीय भंडारण निगम से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार विस्तार करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/53/2016-सीडब्ल्यूसी

केन्द्रीय भंडारण निगम

आवेदक

गणपूर्ति

(i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2018 के 19वें दिन पारित)

यह मामला दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीसी) स्थित कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) में केंद्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के प्रशुल्क के संशोधन के लिए 10 नवंबर, 2016 के सीडब्ल्यूसी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीडब्ल्यूसी के वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा 6 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/35/2010- सीडब्ल्यूसी का द्वारा अनुमोदित किये गए थे जो 01 मार्च, 2012 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित हुए थे। उक्त आदेश में दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2014 तक निर्धारित की गई थी। सीडब्ल्यूसी के वर्तमान दरमानों की वैधता का समय-समय पर विस्तार किया जाता रहा और अंतिम विस्तार सीडब्ल्यूसी के अनुरोध पर 17 नवंबर, 2016 के आदेश के द्वारा 31 दिसंबर, 2016 तक किया गया था।

2.2. वर्तमान दरमानों की वैधता का विस्तार करते समय, यह अनुबद्ध किया गया था कि उसके निष्पादन की समीक्षा के दौरान यदि 1 अप्रैल, 2014 के बाद की अवधि के लिए ग्राह्य लागत तथा अनुमत आय से अधिक कोई अतिरिक्त अधिशेष प्रकट हुआ, तो ऐसा अतिरिक्त अधिशेष निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में समंजित किया (सैट ऑफ) जायेगा।

3.1 यातायात वृद्धि/सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों का सारांश निम्नवत् है:-

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान अनुमोदित प्रशुल्क पद प्रस्तावित वृद्धि/(कमी), % में	
		2016-17	2017-18 से आगे
(i)	भंडारण प्रभार		
(क)	आयात परिचालनों के लिए भंडारण प्रभार	यथा स्थिति	32% से 36%
(ख)	निर्यात परिचालनों के लिए भंडारण प्रभार	0% से 27%	32% से 36%
(ग)	आवृत्त क्षेत्र आधार पर भंडारण प्रभार, आयात और निर्यात दोनों के लिए साप्ताहिक आधार पर	नई मद	32% से 36%
(घ)	खुले बंद क्षेत्र आधार पर भंडारण प्रभार आयात परिचालनों के लिए साप्ताहिक प्रशुल्क के साथ-साथ मासिक प्रशुल्क (आरक्षण आधार पर)	नई मद	33%
(ii)	भूमि का किराया:		
(क)	आयात और निर्यात परिचालनों के लिए 30 दिन के स्लैब तक भूमि का किराया।	यथा स्थिति	33%
(ख)	निर्यात परिचालनों में भूमि का किराया (31वें दिन से 40वें दिन तक)	यथा स्थिति	33%
(ग)	निर्यात परिचालनों में भूमि का किराया (41वें दिन तक)	यथा स्थिति	33%
(iii)	सीएफएस पर कंटेनर प्रहस्तन परिवहन और अन्य सेवाएं प्रभार:		
(क)	प्रहस्तन, परिवहन, भरना/खाली करना, आदि के लिए सीएफएस पर विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करायी जाती हैं।	0% से 125%	7% से 17%
(ख)	सीएफएस, दीनदयाल पत्तन पर परिवहन को/से	11%	10%
(ग)	आरएमएस कंटेनर परीक्षण: सीलबंद सत्यापन के लिए उतार कर यार्ड में रखे गए भरे कंटेनरों की पुनः प्राप्ति (जिसमें परिसर के भीतर परिवहन शामिल हो सकता है) और सीमा शुल्क से	नई मदें	8%

	क्लीयर हो गए भरे कंटेनरों का ट्रेलन पर लदाना। [खंड सं. XXI-3(ख) में दर्शाया गया है।]		
--	--	--	--

3.2. सीडब्ल्यूसी ने निकटवर्ती अन्य सीएफएस के प्रशुल्क प्रस्तुत किये हैं और कहा है कि डीपीटी पर कंटेनर टर्मिनल आरंभ होने के पश्चात् वे भी अपने प्रशुल्क संशोधित करेंगे जो निश्चित ही वर्तमान प्रशुल्कों से अधिक होंगे।

4.1. सीडब्ल्यूसी ने अनुरोध किया कि प्राधिकरण द्वारा उसका प्रस्ताव अनुमोदित किए जाने तक या 31 दिसंबर, 2016 तक, जो भी पहले हो, सीडब्ल्यूसी को होने वाले किसी वित्तीय घाटे से बचने के लिए प्राधिकरण को प्रस्तावित दरों पर विपणन सुविधा (एमएफ) प्रभार वसूल करने की सीडब्ल्यूसी को अनुमति दी जाए। इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि अनुमोदित प्रशुल्क से इतर वसूल किये गए अतिरिक्त एमएफ प्रभारों को निगमित कार्यालय के अनुमोदन से वापसी के लिए सुविचार किया जायेगा।

4.2. तत्पश्चात्, सीडब्ल्यूसी ने 27 दिसंबर, 2016 के अपने पत्र के द्वारा अंतरिम आधार पर दरों के अनुमोदन के लिए निम्नलिखित निवेदन किये:-

- (i) दीनदयाल पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के परिचालनों के संबंध में सीमाशुल्क अधिसूचना जारी हो गई है और हमारे सीएफएस दीनदयाल पत्तन का परिचालन भी कंटेनर पोतों के आगमन के साथ आरंभ हो जायेगा।
- (ii) सीएफएस-डीपीटी पर सीएफएस परिचालनों के निष्पादन के लिए एचएंडटी ठेकेदार नियुक्त कर दिया गया है और ठेका भी दीनदयाल पत्तन पर कंटेनर टर्मिनल के परिचालनों के आरंभ की तारीख से प्रारंभ हो जायेगा। अधिकतर मदों की एचएंडटी दरें, नए ठेके के अंतर्गत, प्राधिकरण अनुमोदित वर्तमान प्रशुल्क की तुलना में थोड़ी सी अधिक हैं। सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा नए ठेके की एचएंडटी दरों और सीएफएस दीनदयाल पत्तन पर वर्तमान दरों का विवरण भी भेजा गया है। ठेका परिचालन आरंभ होने की तारीख से चार वर्ष के लिए वैध है और उन्हीं दरों, अनुबंधनों और शर्तों पर एक वर्ष की और अवधि के लिए बढ़ाया जा सकता है।
- (iii) सीएफएस-डीपीटी का वर्तमान प्रशुल्क 6 जनवरी, 2012 के आदेश द्वारा अनुमोदित तथा सीडब्ल्यूसी के अनुरोध पर समय-समय पर विस्तारित किया जाता रहा है और पिछला विस्तार 31 दिसंबर, 2016 तक वैध किया गया था। वर्तमान प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा आरंभ में 1 अप्रैल, 2012 से अनुमोदित किया गया था जो अभी तक जारी है। वर्तमान प्रशुल्क पर प्रचालन आरंभ करने के पश्चात्, सीडब्ल्यूसी को सीएफएस परिचालनों के लिए नए एचएंडटी ठेकेदार को अधिक राशि देनी पड़ रही है और प्रयोक्ताओं से कम राशि मिल रही है, परिणामस्वरूप सीडब्ल्यूसी को राजस्व हानि उठानी पड़ रही है।
- (iv) सीडब्ल्यूसी को राजस्व हानि से बचाने के लिए सीडब्ल्यूसी ने 10 नवंबर, 2016 के अपने पत्र के द्वारा प्राधिकरण को प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव 2 भागों में प्रस्तुत किया (क) 31 मार्च, 2017 तक प्रशुल्क और (ख) और 1 अप्रैल, 2017 से प्रशुल्क और यह एक बेहतर विकल्प है।
- (v) डीपीटी द्वारा 28 नवंबर, 2016 को जारी परिपत्र का संदर्भ किया जा सकता है, जिसमें यह अनुबद्ध है कि प्राधिकरण का अनुमोदन/अधिसूचना प्राप्त होने तक डीपीटी तब तक कंटेनर प्रहस्तन के लिए संशोधित ऑन-बोर्ड श्रम प्रभार वसूल करेगा। तदनुसार, सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति देने का अनुरोध किया ताकि सरकारी खजाने को होने वाली राजस्व हानि से बचा जा सके।

[illegible]

कुल व्यय					786.49	2252.65	2352.58	2453.86
नियोजित पूंजी	1730.42	1730.42	1580.56	1445.70	1730.42	1730.42	1580.56	1445.70
आरओसीई क्षमता उपयोग के लिए समंजित	80.99	185.16	186.39	185.88	20.39	88.57	86.35	83.43
निवल घाटा	(413.83)	(305.80)	(290.74)	(276.38)	(393.89)	(157.77)	(168.08)	(178.74)
निवल घाटा प्रचालन आय के % के रूप में	(123%)	(32%)	(28%)	(24%)	(96%)	(7%)	(7%)	(8%)

(iii) वर्तमान प्रशुल्क स्तर निवल आय/ घाटा सीडब्ल्यूसी द्वारा पिछली अवधि के लिए यथाप्रस्तुत **:

क्र.सं.	आकलन				वास्तविक/आकलन			
विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	योग	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12 और 2012-13 का योग
प्रतिफल पूर्व अधिशेष (घाटा)	159.24	202.94	(349.95)	12.23	(218.81)	(176.64)	प्रस्तुत नहीं	(395.45)
नियोजित पूंजी	2054.42	2034.26	2113.62		1845.56	1857.86		
आरओसीई क्षमता के प्रति समंजित	312.43	300.01	475.20	1087.73	276.83	278.68		555.51
निवल अधिशेष (घाटा)/ प्रतिफल पश्चात्	(153.19)	(97.07)	(825.15)	1075.41	(429.23)	(294.07)		(723.31)
निवल अधिशेष/ (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में	(14%)	(8%)	(259%)	(94%)	(82%)	(56%)		

** सत्यापन के अधीन।

(iv) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि / नई प्रशुल्क मदों का सारांश निम्नवत् है:

क्र.सं.	विवरण	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों में प्रशुल्क वृद्धि/ कमी
(i)	भंडारण प्रभार:	
(क)	आयात परिचालनों के लिए भंडारण प्रभार	33%
(ख)	निर्यात परिचालनों के लिए भंडारण प्रभार	33% से 36%
(ग)	आवृत्त क्षेत्र आधार पर भंडारण प्रभार, आयात और निर्यात दोनों के लिए साप्ताहिक आधार पर	नई मद
(घ)	खुले बंद क्षेत्र आधार पर भंडारण प्रभार आयात परिचालनों के लिए साप्ताहिक प्रशुल्क के साथ-साथ मासिक प्रशुल्क (आरक्षण आधार पर)	नई मद
(ii)	भूमि का किराया:	
(क)	आयात और निर्यात परिचालनों के लिए 30 दिन के स्लैब तक भूमि का किराया।	25% से 27%

(ख)	निर्यात परिचालनों में भूमि का किराया (31वें दिन से 40वें दिन तक)	-67% (नया स्लैब लागू किया गया)
(ग)	निर्यात परिचालनों में भूमि का किराया (41वें दिन तक)	यथास्थिति (नया स्लैब लागू किया गया)
(iii)	सीएफएस पर कंटेनर प्रहस्तन परिवहन और अन्य सेवाएं प्रभार:	
(क)	प्रहस्तन, परिवहन, भरना/खाली करना, आदि के लिए सीएफएस पर विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करायी जाती हैं।	3% से 162%
(ख)	सीएफएस, दीनदयाल पत्तन पर परिवहन को/से	-11%
(ग)	आरएमएस कंटेनर परीक्षण: सीलबंद सत्यापन के लिए उतार कर यार्ड में रखे गए भरे कंटेनरों की पुनः प्राप्ति (जिसमें परिसर के भीतर परिवहन शामिल हो सकता है) और सीमा शुल्क से क्लीयर हो गए भरे कंटेनरों का ट्रेलर पर लादना। [खंड सं. XXI-3(ख) में दर्शाया गया है।]	नई मद 1410 रु./ टीईयू 2115 रु./ एफईयू
(iv)	प्रत्यक्ष भराई कबाड़ और भारी कार्गो	नई मद ` 4000/ टीईयू ` 6000/ टीईयू

5.3. सीडब्ल्यूसी ने वर्तमान दरमानों में कुछेक लिपिकीय अशुद्धियों का उल्लेख किया है और उनमें निम्नलिखित शुद्धि सुधार का प्रस्ताव रखा है:-

वर्तमान दरमान में निष्पारण	प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित शुद्धि
(क) भंडारण प्रभार	
निर्यात: भंडारण प्रभार (आवृत्त) सामान्य पर (प्रति एमटी/दिन आधार पर) 7 दिन तक 7वें दिन से	निर्यात: भंडारण प्रभार (आवृत्त) सामान्य पर (प्रति एमटी/दिन आधार पर) 7 दिन तक 8वें दिन से
(ख) भूमि का किराया	
भरे कंटेनर (प्रति टीईयू/दिन आधार पर) 1 से 3 दिन 3 दिन से 15 दिन	भारी कंटेनर (प्रति टीईयू/दिन आधार पर) 1 से 3 दिन 4 दिन से 15 दिन

5.4. सीडब्ल्यूसी सोपाधिकताओं में भी निम्नानुसार कुछेक परिवर्तनों का भी प्रस्ताव किया है:

क्र.सं.	वर्तमान सोपाधिकताएं	संशोधित सोपाधिकताएं
	भंडारण प्रभार	
1	डीपीटी से सीडब्ल्यूसी-सीएफएस को प्राप्त कंटेनरों के संबंध में सीडब्ल्यूसी गोदाम में आयातित एलसीएल कार्गो के लिए पहले 3 दिन निःशुल्क।	विलुप्त (क्योंकि यह अनावश्यक है और इनका उल्लेख सरणी में पहले से हैं।)
	भूमि का किराया	
1.	सभी खाली कंटेनर जिन्हें सीडब्ल्यूसी- सीएफएस में भरा जाता है 30 दिन तक निःशुल्क भंडारण	सीडब्ल्यूसी-सीएफएस पर सभी खाली कंटेनरों के लिए 30 दिन निःशुल्क भंडारण
5.	सीएफएस, दीनदयाल पत्तन पर खाली कंटेनरों की पार्किंग के लिए 30 दिन की निःशुल्क अवधि	विलुप्त (चूंकि यह संशोधित बिंदु-1 के अंतर्गत कवर कर

	अनुमत की जायेगी।	लिया गया है।
6.	खाली कंटेनरों के मामले में निःशुल्क अवधि सीएफएस, दीनदयाल पत्तन के नामजाद यार्ड में ऐसे कंटेनरों के वहां पहुंचने के बावजूद खाली कंटेनरों को वहां खड़े करने की तारीख से प्रभावी होगी।	विलुप्त (क्योंकि निःशुल्क अवधि सीएफएस में खाली कंटेनरों के आगमन की तारीख और समय/खाली कंटेनरों के प्रवेश के समय से आरंभ होगी।

5.5. तदनुसार, सीडब्ल्यूसी ने 31 दिसंबर, 2016 से 3 फरवरी 2017 तक प्रशुल्क जारी रखने का अनुमोदन और प्रस्तावित प्रशुल्क के अनुमोदन का अनुरोध किया। सीडब्ल्यूसी ने 4 फरवरी 2017 से प्रस्तावित प्रशुल्क की उगाही के सीडब्ल्यूसी की कार्रवाई की यह कहते हुए पुष्टि करने का अनुरोध किया कि कांडला इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) ने 4 फरवरी, 2017 से अपना परिचालन आरंभ कर दिया है और संशोधित/प्रस्तावित प्रशुल्क कंटेनर टर्मिनल परिचालन के आरंभ की तारीख से यानी 4 फरवरी, 2017 से कार्यान्वित किया जाता है।

5.6. संशोधित प्रस्ताव का अवलोकन करने पर यह देखा गया कि सीडब्ल्यूसी द्वारा भेजे गये लागत विवरण में 2013-14 से 2015-16 तक की वित्तीय सूचना शामिल नहीं है। सीडब्ल्यूसी ने 2011-12 से 2015-16 तक के प्रत्येक वर्ष का तुलन-पत्र नहीं भेजे हैं। इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने 3 फरवरी, 2017 को आयोजित व्यापार बैठक के कार्यवृत्त नहीं भेजे हैं जैसा कि उन्होंने अपने 9 फरवरी 2017 के ई-मेल में बताया है।

5.7. इसलिए, हमने सीडब्ल्यूसी से अपने 20 फरवरी, 2017 के पत्र के द्वारा सीडब्ल्यूसी को सीडब्ल्यूसी का प्रस्ताव, वर्ष 2013-14 से 2015-16 वर्षों के वित्तीय विवरण से संबंधित लागत विवरण, वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक के प्रत्येक वर्ष के तुलन पत्र को उनके भाग के रूप में संलग्न अनुसूचियों सहित और 03 फरवरी, 2017 को हुई व्यापार बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजने का अनुरोध किया था और उसके बाद 02 मार्च, 2017 और 30 मार्च, 2017 को अनुस्मारक भी भेजे।

5.8. प्रत्युत्तर में, सीडब्ल्यूसी ने 08 मार्च, 2017 के ई-मेल द्वारा सूचित किया कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वित्तीय वर्षों के लागत विवरण तैयार किये जा रहे हैं और वर्ष 2011-12 से 2015-16 के तुलन-पत्र, उनकी अनुसूचियों सहित कुछ ही दिनों में प्रस्तुत कर दिये जायेंगे।

5.9. चूंकि सीडब्ल्यूसी से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ और सीडब्ल्यूसी को हमारे 31 मार्च, 2017 के पत्र के द्वारा उक्त वांछित सूचना शीघ्र भेजने का अनुरोध किया गया।

5.10. सीडब्ल्यूसी ने 03 फरवरी, 2017 को आयोजित व्यापार बैठक के कार्यवृत्त भेज दिए। सीडब्ल्यूसी ने 03 फरवरी, 2017 को आयोजित व्यापार बैठक के कार्यवृत्त में, बताया है कि विभिन्न व्यापार भागीदारों से प्राप्त फीडबैक के प्रत्युत्तर में, प्रस्ताव की पुनः समीक्षा की गई है और संशोधित प्रशुल्क शिपिंग लाइनों/एजेंटों को लाभ प्रदान करता है। सीडब्ल्यूसी ने वर्तमान सोपाधिकताओं को आशोधित करने का प्रस्ताव किया है अर्थात् खाली कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों को 10 से बढ़ाकर 30 दिन करना और निःशुल्क कार्टिंग दिवसों को 3 से बढ़ाकर 7 दिन करना। इसकी प्रतिपूर्ति के लिए सीडब्ल्यूसी ने खाली लिफ्ट ऑन/ऑफ को 400 टीईयू से बढ़ाकर 700 टीईयू करने का निर्णय लिया है।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार सीडब्ल्यूसी के 17/18 फरवरी, 2017 के प्रस्ताव की एक प्रति डीपीटी को और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजीं। हमने कांडला इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) से ही टिप्पणियों प्राप्त हुई हैं। केआईसीटीपीएल से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में सीडब्ल्यूसी के भेजा गया। सीडब्ल्यूसी ने मामले की अंतिमता तक उनका उत्तर नहीं दिया। केआईसीटीपीएल से प्राप्त टिप्पणियां इस प्रकार हैं:-

- (i) सीडब्ल्यूसी-सीएफएस पर प्रदान की जा रही विभिन्न सेवाओं के लिए 10% से 33% की रेंज में प्रभारों के संशोधन का प्रस्ताव किया गया है। उनकी राय में, इस समय किसी संशोधन की जरूरत नहीं है क्योंकि कंटेनर टर्मिनल ने अभी कार्य करना आरंभ ही किया है। पृथम चरण 28.01.2017 से आरंभ हुआ है। दूसरा चरण अभी आरंभ होना है।
- (ii) कंटेनर टर्मिनल तीन से भी अधिक वर्षों से प्रचालन में नहीं था। पूरा कंटेनर यातायात निकट के पत्तनों को भेजा जा रहा था। भेजे गए कार्गो को वापस आकर्षित करना कोई आसान कार्य नहीं है। यातायात के बढ़ने में समय लगेगा। निकटवर्ती प्रतिस्पर्धी पत्तनों की मौजूदगी को देखते हुए, कंटेनरों को वापस लाने में काफी प्रोत्साहन उपाय उठाने पड़ेंगे। कार्गो को आकर्षित करने में प्रतिस्पर्धी कीमत एक पूर्वापेक्षा है।
- (iii) इस समय, सीएफएस के प्रशुल्कों में बढोत्तरी करना ठीक नहीं होगा। प्रशुल्कों में किसी भी बढोत्तरी से यातायात को बढ़ाने पर नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा। यातायात को आकर्षित करने के लिए छूटों और रियायतों सहित आकर्षित प्रशुल्क की भी जरूरत होती है। यह बहुत जरूरी है कि सीडब्ल्यूसी के प्रशुल्कों को कम से कम दो वर्ष की अवधि के लिए बिना संशोधन के प्रतिस्पर्धी रखा जाए। यातायात बढ़ने के आधार पर दो वर्षों बाद संशोधन की संकल्पना की जा सकती है, तब तक प्राधिकरण के पास प्रशुल्कों के संशोधित में सुविवेचित निर्णय लेने के लिए वित्तीय आंकड़े भी उपलब्ध होंगे।

7. इसी बीच, यह सुविचार करते हुए की प्रस्ताव अभी विचाराधीन हैं, और प्रस्ताव को निपटाने में थोड़ा समय और लगेगा और सीडब्ल्यूसी द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 29 मार्च, 2017 के अपने पत्र संख्या टीएएमपी/53/2016- सीडब्ल्यूसी के द्वारा सीएफएस, डीपीटी पर प्रदान की जा रही सेवाओं के प्रशुल्क को 04 फरवरी, 2017 से 30 जून, 2017 तक या अंतिम प्रशुल्क के कार्यान्वयन की तारीख तक, जो भी पहले हो, तदर्थ आधार पर अनुमोदित किया, बशर्ते कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें तदर्थ दरों से कम हुईं तो अंतिम प्रशुल्क और तदर्थ प्रशुल्क के बीच के अंतर की राशि सीडब्ल्यूसी द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं को पूरी लौटाई जायेगी जैसा सीडब्ल्यूसी-सीएफएस ने स्वीकार किया है। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में 28 अप्रैल, 2017 के राजपत्र सं. 171 के रूप में अधिसूचित किया गया।

8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई सीडब्ल्यूसी डीपीटी परिसर में 18 अप्रैल, 2017 को हुई। संयुक्त सुनवाई में, सीडब्ल्यूसी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संघों ने अपने निवेदन रखे। संयुक्त सुनवाई में, सीडब्ल्यूसी ने एचएंडटी प्रचालनों के प्रशुल्कों का तुलनात्मक विवरण दिया।

9. जैसा संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी हमारे 01 मई, 2017 के पत्र के द्वारा कांडला पोर्ट कर्मचारी संघ (केपीकेएस) से सीडब्ल्यूसी द्वारा कंटेनर फ्रेट स्टेशन, डीपीटी पर प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए उनके प्रशुल्क संशोधन के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीकेएस से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

10.1. संयुक्त सुनवाई में, सीडब्ल्यूसी ने हमारे 31 मार्च, 2017 के पत्र में मांगी गई सूचना भेजना स्वीकार किया था। प्रत्युत्तर में सीडब्ल्यूसी ने अपने 19 अप्रैल, 2017 के उत्तर में निम्नलिखित सूचना भेजी:-

- (i) 2013-14, 2014-15 और 2015-16 की अवधि के वांछित लागत विवरण।
- (ii) 2011-12 से 2015-16 की अवधि के तुलन पत्र सीडब्ल्यूसी में इकाई से इकाई आधार पर नहीं बनाये जाते। सीडब्ल्यूसी के तुलन-पत्र संगठन आधार पर होते हैं। वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक की अवधि के तुलन-पत्र भेजे जा रहे हैं।

10.2. 19 अप्रैल, 2017 के सीडब्ल्यूसी के पत्र का अवलोकन करने पर यह पाया गया कि सीडब्ल्यूसी ने संपूर्ण क्षेत्रीय कार्यालय का तुलन-पत्र भेज दिया है और इकाई-दर-इकाई आधार पर नहीं। इस संबंध में, हमने अपने 01 मई, 2017 के पत्र के द्वारा सीडब्ल्यूसी को वर्ष 2011-12 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के कांडला यूनिट स्थित दीनदयाल पत्तन स्थित सीएफएस के, लेखापरीक्षक रिपोर्ट सहित, पूरे तुलन-पत्र, चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित, तत्काल भेजने का अनुरोध किया। सीडब्ल्यूसी कांडला स्थित सीएफएस के लाभ-हानि लेखे और तुलन-पत्र में दर्शाये गए आंकड़ों के साथ लागत विवरण में सुविचारित प्रचालन आय, प्रचालन व्यय, सकल ब्लॉक और निवल ब्लॉक का समाधान करते हुए समाधान विवरण भी प्रस्तुत करें।

10.3. इस संबंध में, सीडब्ल्यूसी ने 04 मई, 2017 के अपने ई-मेल में 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरण भेजे हैं। सीडब्ल्यूसी ने यह उल्लेख किया है कि सीएफएस-डीपीटी के 2011-12 से 2015-16 की अवधि के तुलन-पत्र एक सप्ताह के भीतर प्रस्तुत कर दिये जायेंगे। तथापि 2011-12 से 2015-16 की अवधि के तुलन-पत्र प्राप्त नहीं हुए।

11.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर हमारे 01 जून, 2017 के पत्र के द्वारा सीडब्ल्यूसी से कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 13 जून, 2017 तक भेजने का अनुरोध किया गया था।

11.2. उत्तर देने के लिए समय-समय पर विस्तार प्राप्त करने के बाद सीडब्ल्यूसी ने 14 जुलाई, 2017 के अपने पत्र के द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण का उत्तर दिया और साथ ही 2011-12 से 2015-16 की अवधि के लिए सीएफएस-डीपीटी के तुलन-पत्र और अनुलग्नक भी भेजे। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा दिये गए उत्तर के सारांश को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण	सीडब्ल्यूसी द्वारा दिया गया उत्तर
क.	सामान्य:	
(1)	(क) हमारे 01 मई, 2017 के समसंख्यक पत्र के द्वारा सीडब्ल्यूसी को वर्ष 2011-12 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के कांडला यूनिट स्थित सीएफएस की लेखापरीक्षक रिपोर्ट सहित पूरे तुलन-पत्र, उनके चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित, तत्काल भेजने हैं। प्रत्युत्तर में, सीडब्ल्यूसी ने 4 मई 2017 के अपने ई-मेल द्वारा 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरण भेजते समय	सीएफएस-डीपीटी के 2011-12 से 2015-16 की अवधि के तुलन पत्र भेजे जाते हैं।

	<p>बताया कि 2011-12 से 2015-16 की अवधि के तुलन-पत्र एक सप्ताह के भीतर प्रस्तुत कर दिये जायेंगे। यह दस्तावेज अभी भी प्रतीक्षित है। इसलिए, सीडब्ल्यूसी को कांडला स्थिति सीएफएस यूनिट के अलग-अलग प्रत्येक वर्ष के तुलन-पत्र और उनके भाग के रूप में सम्मिलित अनुसूचियों सहित, चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित तत्काल प्रस्तुत करनी है।</p>	
	<p>(ख) सीडब्ल्यूसी को हमारे 1 मई, 2017 के संमसंख्यक पत्र के द्वारा पहले ही अनुरोध किया गया है कि उसे कांडला स्थित सीएफएस के लाभ-हानि लेखे और तुलन-पत्र में दर्शाये गए आंकड़ों के साथ लागत विवरण में सुविचारित प्रचालन आय, प्रचालन व्यय, सकल ब्लॉक और निवल ब्लॉक का समाधान करते हुए समाधान विवरण भी प्रस्तुत करने हैं। सीडब्ल्यूसी का उत्तर प्रतीक्षित है। इसलिए सीडब्ल्यूसी प्रत्येक वर्ष के समाधान विवरण तत्काल प्रस्तुत करे।</p>	<p>समाधान विवरण तैयार किये जा रहे हैं और एक सप्ताह में प्रस्तुत कर दिये जायेंगे।</p> <p>[21 जून, 2017 और 11 जुलाई, 2017 के अनुस्मारकों के बावजूद सीडब्ल्यूसी ने समाधान विवरण प्रस्तुत नहीं किये हैं]</p>
(2)	<p>सीडब्ल्यूसी के वर्ष 2016-17 के लिए प्रस्तुत आंकड़े आकलन/ वास्तविक आधार पर हैं। चूंकि, 2016-17 पहले ही समाप्त हो चुका है, सीडब्ल्यूसी 2016-17 के अनुमानों को पूरे 2016-17 वर्ष के वास्तविक के साथ प्रतिस्थापित करे जो उक्त वर्ष के लेखापरीक्षित /प्रारूप वार्षिक लेखाओं के साथ लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों के साथ विधिवत् समाधान करते हुए होने चाहिए। वर्ष 2016-17 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की प्रति भी उपलब्ध करायें। यदि वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखाओं की लेखापरीक्षा अभी नहीं हुई है, तो प्रारूप लेखे प्रस्तुत किये जाएं। वास्तविक के संदर्भ में 2016-17 के आकलनों को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप, आगामी वर्षों के अर्थात् 2017-18 से 2019-20 के आकलनों की समीक्षा करके आशोधित किया जाए यदि आवश्यक हो तो वर्ष 2016-17 के वास्तविकों के संदर्भ में करें।</p>	<p>क्योंकि वर्ष अभी समाप्त ही हुआ है और लेखपरीक्षित लेखे लेखापरीक्षा पूरी होने के पश्चात् ही प्रस्तुत किये जायेंगे और तब तक पहले प्रस्तुत आकलनों को प्रयोग में लाया जाए।</p>
ख	वित्तीय लागत विवरण:	
(1)	यातायात:	
(i)	<p>(क). लाइसेंस करार (एलए) का खंड 3.8(ii) (ख) अनुबद्ध करता है कि लाइसेंसधारक कंटेनर परिचालक आयात-निर्यात कंटेनर व्यापार प्रहस्तन के 36% की प्रवाह क्षमता के समकक्ष की गारंटी देगा। एलए में उक्त</p>	<p>बार-बार अनुरोध के बावजूद, डीपीटी ने वांछित आंकड़े नहीं दिये हैं। इसलिए, मैरीटाइम एजेंडा 2010-20 में प्रकाशित कंटेनर आंकड़ों को वास्तविक समझा जाता है। तथापि, कंटेनर</p>

	<p>उपबंध के प्रति फार्म 2क के अंत में दी गई सारणी की टिप्पणी से, यह समझा जाता है कि न्यूनतम गारंटी प्रवाह क्षमता (एमजीटी) को वास्तविक इम्पैक्स यातायात के 36% पर सुविचार किया गया है जैसा डीपीटी द्वारा मैरीटाइम एजेंडा 2010-20 के दौरान घोषित किया गया है। सीडब्ल्यूसी द्वारा फार्म 2क द्वारा उपलब्ध करायी गई न्यूनतम गारंटी क्षमता प्रवाह वर्ष 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः 96400 टीईयू, 122400 टीईयू, 129600 टीईयू और 136800 टीईयू है। इस संबंध में, सीडब्ल्यूसी वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए 'मैरीटाइम एजेंडा 2010-20 में वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए डीपीटी द्वारा प्रक्षेपित इम्पैक्स कंटेनरों' की सूचना प्रस्तुत करें।</p>	<p>डाटा जैसे ही डीपीटी से प्राप्त होगा सीडब्ल्यूसी इसे उपलब्ध करा देगा।</p> <p><i>[सीडब्ल्यूसी ने और कोई उत्तर नहीं दिया। तथापि, डीपीटी ने, हमारे द्वारा मांगी गई इसी प्रकार की सूचना पर वांछित सूचना उपलब्ध करायी है, जिस पर आगामी पैराओं में चर्चा की जायेगी।]</i></p>
	<p>(ख) चूंकि वर्ष 2016-17 अब समाप्त हो गया है, वर्ष 2016-17 में डीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक इम्पैक्स कंटेनरों की सूचना प्राप्त करें और लागत विवरण में एमजीटी आंकड़ों को वास्तविक के आधार पर अद्यतन करें।</p>	<p>डीपीटी को 2016-17 के दौरान वास्तविक कंटेनर डाटा उपलब्ध कराने का अनुरोध किया गया है। अपेक्षित डाटा सीडब्ल्यूसी को प्राप्त होने पर भेज दिया जायेगा।</p> <p><i>[हमारे द्वारा मांगी गई सूचना के प्रत्युत्तर में डीपीटी ने बताया है कि वर्ष 2016-17 में सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तविक प्रहस्तित यातायात 10207 टीईयू है।]</i></p>
(ii)	<p>वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक सूचित वास्तविक यातायात क्रमशः 39222 टीईयू, 21744 टीईयू, 342 टीईयू, 0 टीईयू, और 108 टीईयू है। वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक और आकलित टीईयू 30460 निर्धारित किया गया है (जिसे फार्म 2क में 11000 टीईयू लिया गया है)। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 52,300 टीईयू, 55,750 टीईयू और 95,400 टीईयू है जो क्रमिक पिछले वर्षों के वास्तविक/आकलित से 11.66%, 6.60% और 6.55% की वृद्धि दर्शाता है। सीएफएस-सीडब्ल्यूसी पर प्रहस्तित किये जाने वाले यातायात निर्धारण के आकलन का सीडब्ल्यूसी द्वारा यदि कोई विश्लेषण किया गया है, तो उस प्रस्तुत करें। क्योंकि डीपीटी पर नए कंटेनर टर्मिनल प्रचालक द्वारा कंटेनर प्रचालन हाल ही में आरंभ किये गए हैं।</p>	<p>वर्ष 2016-17 के लिए डाटा पर इन तथ्यों के आधार पर सुविचार किया गया है कि टर्मिनल फरवरी 2017 में ही आरंभ हुआ है अतः वृद्धि 71.66% है। तथापि, बाद के वर्षों में वृद्धि 6-7% की दर से आकलित की गई है।</p>

(iii)	<p>वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला प्रस्तावित यातायात, डीपीटी द्वारा आकलित कुल इम्पैक्स कंटेनर यातायात दर एलए के उपबंधों के अनुसार एमजीटी से काफी कम है। एमजीटी से काफी कम यातायात प्रक्षेपण पर औचित्य देना आवश्यक हो जाता है।</p>	<p>डीपीटी को मैरीटाइम एजेंडा 2010-20 में प्रकाशित कंटेनर डाटा की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया है। एमजीटी कंटेनर डाटा की पुष्टि सीडब्ल्यूसी को डीपीटी से अपेक्षित डाटा प्राप्त होते ही कर दी जायेगी।</p> <p><i>[डीपीटी ने हमारे द्वारा इसी प्रकार की सूचना मांगे जाने पर उत्तर दे दिया है जिस पर आगामी पैराओं में चर्चा की जायेगी।]</i></p>
(2)	आय का आकलन:	
(i)	<p>फार्म 2 (क) के अनुसार, 2016-17 में प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात 11000 टीईयू है। जबकि उसी अवधि के लिए फार्म 3(क) में प्रक्षेपित यातायात 30460 टीईयू है। अतः बेमेलता है। वास्तविक के आधार पर सही यातायात आंकड़ें दिये जाएं और लागत विवरण अद्यतन किया जाए।</p> <p>इसी प्रकार, फार्म 2ख में वर्ष 2016-17 के लिए आय का आकलन 412.99 लाख रु. है जबकि फार्म 3क में 408.84 लाख रु. है। सीडब्ल्यूसी वास्तविक के आधार पर सही आंकड़े दें।</p>	<p>कंटेनरों की संख्या में बेमेलता भूलवश हुई है और उसे फार्म 3क में 30460 टीईयू के स्थान पर 11000 टीईयू ही पढ़ा जाए।</p> <p>फार्म 2ख और 3क में आय के आकलन में भिन्नता गैर-प्रचालन आय के कारण है क्योंकि फार्म 2ख में 412.99 लाख रु. की राशि में प्रचालन दोनों से प्राप्त आय शामिल है जबकि फार्म 3क में 408.44 लाख रु. आय केवल प्रचालन संबंधी आय है। गैर-प्रचालन आय फार्म 3क के सैल जी42 में दर्शायी गई है।</p>
(ii)	<p>(क) वर्ष 2017-18 के लिए सीएफएस पर प्रहस्तित किये जाने वाले यातायात का आकलन 52,300 टीईयू है (भरे कंटेनर 30,000 टीईयू और खाली कंटेनर 22,300 टीईयू)। वर्ष 2013-19 और 2019-20 के लिए यातायात आकलन में क्रमशः 6.60% और 6.55% की वृद्धि हुई है। जबकि आय का प्रक्षेपण वर्ष 2018-19 के लिए 4% और 2019-20 के लिए 3.85% की वृद्धि हुई है। वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए आय का प्रक्षेपण यातायात में वृद्धि के आकलन से मेल नहीं खाता है। 2018-19 और 2019-20 के लिए आय के आकलनों की समीक्षा की जाये और उक्त को ध्यान में रखकर आशोधित किया जाए।</p>	<p>खाली कंटेनरों से लिफ्ट ऑन/ऑफ के सिवा किसी प्रकार की आय नहीं होती, जिसे आयात निर्यात /कंटेनरों में लिया जाता है।</p> <p>भरें कंटेनरों में वृद्धि का अनुपात आय में वृद्धि के अनुपात के अनुरूप है यानी 2018-19 में 4% और 2019-20 में 3.85%</p>
	<p>(ख) वर्ष 2016-17, 2018-19 और 2019-20 के लिए औसत वसूलीयोग्य कुल आय प्रति टीईयू क्रमशः 1342.23 रु., 4136.33 रु., 4035.57 रु. और 3933.27 रु. है परिणाम में पूर्व के वर्षों की अपेक्षा वर्ष 2018-19 और 2019-20 में कमी हुई है। [उदाहरणार्थ</p>	<p>आय का परिकलन विशुद्धतः भरे कंटेनरों पर आधारित है और औसत बढ़ती दिखेगी यदि केवल भरे कंटेनरों पर आकलित की जाये।</p>

	वर्ष 2017-18 आय का अनुमान 2163.3 लाख रु. कुल आकलित 52300 टीईयू के लिए है (2163.30 लाख रु./52300 टीईयू = 4136.33 रु.) प्रति टीईयू में औसत बसूली में कमी का औचित्य बताया जाये। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2016-17 में औसत प्रति टीईयू आय 1342.23 रु. के अगले 3 वर्षों के औसत प्रति टीईयू के प्रक्षेपण की तुलना में कम होने के कारण भी बताए जाएं।	
(iii)	सीडब्ल्यूसी के वर्तमान दरमानों पर प्रक्षेपित यातायात के संदर्भ में आकलित आय का विस्तृत परिकलन नहीं दिया है। कृपया वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए दरमानों में निर्धारित प्रत्येक प्रशुल्क मद से प्रशुल्क वर्तमान स्तर पर प्रक्षेपित यातायात के लिए आय का विस्तृत ब्यौरा प्रस्तुत करें। कृपया आय के आकलन की स्पष्ट प्रति एक सैल में लिंक के साथ प्रस्तुत करें।	आकलित आय की विस्तृत परिकलन किया गया है और वह प्रस्तुत है।
(iv)	जहां तक भंडारण प्रभार से आय का संबंध है, सीडब्ल्यूसी वर्ष 2017-18 से 2019-20 वर्षों के लिए आय के आकलन के प्रयोजन से सुविचारित विराम समय प्रस्तुत करें।	विराम समय आकलित आय के परिकलन पत्रक में दर्शाया गया है।
(v)	प्रस्तावित दर में सामान्य वृद्धि के अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने निम्नलिखित नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव भी किया है। भंडारण प्रभार: आयात कार्गो: साप्ताहिक कार्गो 66 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह। खुला बंद साप्ताहिक प्रशुल्क 30 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह। मासिक प्रशुल्क 100 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति माह। निर्यात कार्गो साप्ताहिक प्रशुल्क 60 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह। अध्याय 2: बाजार सुविधा (एमएफ) प्रशुल्क: आरएमएस कंटेनर परीक्षण 1410 रु. प्रति टीईयू (कृपया बताएं आरएमएस का अर्थ क्या है) 2115 रु. प्रति एफईयू इन नई प्रशुल्क मदों से होने वाले वर्ष वार अतिरिक्त	सभी नई अतिरिक्त मदें कांडला/गांधीधाम स्थित प्रयोक्ताओं और 3/2/2017 को हुई व्यापार बैठक से प्राप्त फीडबैक पर आधारित हैं। प्रशुल्क में एमटी/वजन आधार पर प्रशुल्क या क्षेत्र आधार पर प्रशुल्क होना चाहिए।

	राजस्व प्रभाव का मद-वार परिमाण बताएं और गणना के साथ प्रत्येक विचाराधीन वर्ष वार बताएं।	बाजार सुविधा (एमएफ) प्रशुल्क: आरएमएस कंटेनर परीक्षण सीमाशुल्क/सीबीएफसी द्वारा व्यापार को एक सुविधा दी जाती है जिसमें वे अपने कंटेनर को सील सत्यापन के बाद ही क्लीयर कर सकते हैं अर्थात् परीक्षण के लिए उसे खाली करने की जरूरत नहीं होती। आय की प्रमात्रा संभव नहीं हो सकती जब तक कि क्षेत्र का प्रयोग व्यापार द्वारा नहीं किया जाता।
(vi)	(क) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर की होती हैं। सीडब्ल्यूसी अधिकतम दरों पर वर्ष 2010-11 से 2016-17 तक कोई छूट दी गई है तो उसको दर्शा सकती है। ऐसी दी गई छूटों के राजस्व प्रभाव को परिमाणित किया जा सकता है। यह स्पष्ट करें कि क्या 2010-11 से 2015-16 और 2016-17 के वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई वास्तविक आय (सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तविक बताये जाने हैं) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अधिकतम स्तर पर वसूल की गई है या प्रशुल्क के छूट स्तर पर है।	अब तक सीडब्ल्यूसी द्वारा किसी छूट पर सुविचार/प्रस्ताव नहीं किया गया है।
	(ख) पुष्टि करें कि 2017-18 से 2019-20 वर्षों के राजस्व आकलन इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित वर्तमान अधिकतम दरों के संदर्भ में है।	जी, हां। 2017-18 से 2019-20 वर्षों के राजस्व आकलन अधिकतम दरों के संदर्भ में है और इन्हें भेजी गई परिकलन शीट पर भी देखा जा सकता है।
(3)	परिचालन लागत:	
(i)	सीडब्ल्यूसी नोट करें कि वर्ष 2017-18 में विनिर्तित किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक वृद्धि दर 2% है। इस संबंध में पत्र जारी कर दिया गया है। उक्त स्थिति को देखते हुए, सीडब्ल्यूसी इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वार्षिक वृद्धि दर के अनुसरण में आकलन आशोधित कर सकता है।	यह मुद्दा स्पष्ट नहीं है। इसका अनुपालन करने के लिए और ब्यौरा/स्पष्टीकरण दिया जाये। <i>[हमारे द्वारा उठाया गया मुद्दा मामले को अंतिम रूप देते समय हमारे द्वारा ही निपटा दिया जायेगा]</i>
(ii)	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम: फार्म 3ख में सुविचारित प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की लागत 6 कर्मचारियों के लिए 9.50 लाख रु. दी गई है। इस श्रेणी के अंतर्गत कर्मचारियों की संख्या में 100% की वृद्धि का आकलन किया गया है अर्थात् 2017-18 के दौरान 12 तथापि, प्रति कर्मचारी औसत लागत बढ़कर 11.40 लाख रु. होने का आकलन किया गया है अर्थात् 20%। बाद के वर्षों के लिए यानी 2018-19 और	9.50 लाख रु. से 11.40 लाख रु. तक की वृद्धि 40% नहीं 20% है जैसा कि आपके ई-मेल में दिया गया है। इसका मुख्य कारण 01.01.2017 से वेतन संशोधन कार्यान्वित करना है यद्यपि इसे अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है परंतु जब भी इसे कार्यान्वित किया जायेगा यह 01.04.2017 से प्रभावी

	<p>2019-20 के लिए क्रमशः 3.07% और 2.98% वृद्धि पर सुविचार किया गया है। कृपया वर्ष 2017-18 में श्रम की यूनिट लागत में अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बताएं और दस्तावेजों के साथ प्रमाणित करें क्योंकि वर्ष 2017-18 पहले ही आरंभ हो गया है। सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए सुविचारित वार्षिक वृद्धि का औचित्य सिद्ध किया जाए क्योंकि यह 2% की वार्षिक वृद्धि से इतर है जैसा ऊपर पैरा ख 3 (i) में बताया गया है।</p>	<p>होगा। इसलिए इसे विचार में लिया गया है। बाद में वर्षों के लिए वृद्धि लगभग 3% है, जो सरकारी संगठनों में सामान्य वृद्धि नीति के अनुसार है।</p>
(iii)	<p>मरम्मत और अनुरक्षण लागत:</p>	
	<p>(क) लाभ और हानि लेख के विवरण के अनुसार वर्ष 2015-16 के दौरान की गई वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत 12.05 लाख रु. है। इस राशि के प्रति सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 के लिए इसे 20.25 लाख रु. का आकलन किया है अर्थात् 2015-16 के वास्तविक पर 68.05% वृद्धि। इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने आरएंडएम लागत में वर्ष 2012-13 में 5.48% और वर्ष 2018-19 और 2019-20 में पिछले वर्षों की तुलना में 5% की वृद्धि का अनुमान लागया गया है। वर्ष 2016-17 में मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर अत्यधिक वृद्धि का इस बात को मान्य करते हुए औचित्य बताया जाये कि इस वर्ष में सकल ब्लॉक में किसी वृद्धि के आकलन का भी औचित्य बताया जाये कि क्योंकि यह इस प्राधिकरण द्वारा घोषित ग्राह्य वार्षिक वृद्धि से अधिक है।</p>	<p>चूंकि टर्मिनल काफी लंबे समय से अप्रचलित था, वहां रखी परिसंपत्तियों को विशेष मरम्मत और अनुरक्षण की जरूरत है। इस कारण से वर्ष 2016-17 में यह अधिक है। क्योंकि वहां रखी परिसंपत्तियां दिन-प्रतिदिन पुरानी होती जा रही हैं उन्हें अधिक मरम्मत की जरूरत होती है। वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 का संबंध है उसे अधिक रखा गया है।</p>
	<p>(ख) कृपया पुष्टि करें और दर्शायें कि पिछली अवधि में की गई एक बारगी बड़ी मरम्मत और अनुरक्षण लागत, यदि कोई है, पर 2017-18 से 2019-20 के लिए इस लागत के आकलन में नहीं जोड़ा गया है।</p>	<p>ऐसी कोई घटना पूर्व में नहीं हुई है अतः वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक के लिए विचार नहीं किया गया है।</p>
(iv)	<p>रायल्टी/राजस्व का हिस्सा:</p> <p>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार, 29 जुलाई, 2003 से पहले अंतिम रूप दी गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क परिकलन में निजी प्रचालकों द्वारा स्वामी पत्तन को प्रशुल्क निर्धारण की लागत के रूप में अदा की जाने वाली रायल्टी/राजस्व को अवश्य शामिल करना चाहिए। जो अगले उच्च बोलीकर्ता द्वारा उद्धरत राशि के अधिकतम के अधीन होगी। एलए पर सीडब्ल्यूसी ने</p>	<p>सीडब्ल्यूसी अपने राजस्व में से प्रति टीईयू आधार पर रायल्टी का भुगतान करता है और यह राजस्व हिस्सा नहीं है। अतः रायल्टी पर व्यय पर प्राधिकरण सुविचार करें।</p>

	<p>फरवरी, 2002 में हस्ताक्षर किये थे। पूर्व के प्रशुल्क संशोधनों के दौरान, सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया था कि प्रतिस्पर्धी बोली में, वही केवल तकनीकी रूप से पात्र निविदाकार था। चूंकि प्रतिस्पर्धा के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं थी इसने डीपीटी को देय पूरी रायल्टी को न्यूनतम गारंटी प्रवाह दक्षता पर दी जाती रही है जैसा उसके प्रस्ताव में संकलित है। वर्तमान प्रस्ताव में भी सीडब्ल्यूसी ने इसी पद्धति को अपनाया है।</p> <p>चूंकि सरकार ने इस बारे में अपना निर्णय संसूचित नहीं किया है, संदेय रायल्टी को पिछले प्रशुल्क संशोधन में लागत के रूप में अनुमत नहीं किया गया था। इस संबंध में सरकार से किसी दिशानिर्देश के अभाव में, यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा डीपीटी को संदेय रायल्टी को वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में लागत के रूप में स्वीकार करने की अनुमति नहीं दे सकता।</p>	
(v)	बाजार सुविधा (एमएफ) भुगतान:	
	<p>(क) पुष्टि करें कि सीडब्ल्यूसी द्वारा एचएंडटी ठेकेदार अर्थात् मैसर्ज अबरार फार्वाडर के साथ आईएसओ कंटेनर के डीपीटी के कंटेनर यार्ड और सीएफएस – सीडब्ल्यूसी के बीच के प्रहस्तन और परिवहन तथा विभिन्न अनुषंगी परिचालनों के लिए किया गया करार आय कर अधिनियम में लेनदेन के संबंध में दूरी बनाये रखने के उपबंधों का अनुपालन किया गया है।</p>	जी, हां। यह पुष्टि की जाती है।
	<p>(ख) ठेकेदार के साथ 26 जुलाई, 2016 का करार दर में किसी वार्षिक वृद्धि को नहीं दर्शाता। अतः पुष्टि करें कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए इस मद के व्यय प्रक्षेपण में यूनिट रेट में वार्षिक वृद्धि नहीं की गई है।</p>	<p>संविदा/ निविदा खंड-XVI-ख एचएंडटी में वृद्धि का प्रावधान करता है। प्रत्येक छह माह की अवधि के पश्चात् डीज़ल की दरों में (+/-) परिवर्तन के आधार पर दरमान (निविदा दस्तावेज की प्रति पहले ही उपलब्ध करा दी गई है)। तथापि, आज तक वृद्धि नहीं दी गई है और प्रस्ताव में भी वृद्धि का कोई प्रभाव अंतर्विष्ट नहीं किया गया है।</p>
	<p>(ग) एमएफ भुगतानों की विस्तृत गणना (यानी उपस्कर किराया प्रभार) को यूनिट दर का सह-संबद्ध सीडब्ल्यूसी द्वारा किये गए करार में विशिष्ट दरों के साथ सह-संबद्ध करते हुए वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए परिकलित यातायात के लिए सेवाओं की प्रत्येक मद के</p>	<p>आय परिकलन पत्रक में एमएफ प्रभार/उपस्कर किराया प्रभार दर्शाये गए हैं।</p>

	लिए लागत विवरण में सुविचारित आकलनों के समर्थन में प्रस्तुत किये जाएं।	
	(घ). 2016-17 के आकलन को वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं/प्रारूप वार्षिक लेखाओं में सूचित वास्तविक आंकड़ों के साथ अद्यतन किया जाए।	चूंकि लेखापरीक्षा शीघ्र ही आरंभ होने वाली है और उसके पूरा होने के बाद उसे अद्यतन करके प्रस्तुत किया जायेगा।
(vi)	पट्टा किराया: लागत विवरण में दर्शाया गया नियायत करार के अनुसार संदेय पट्टा किराया वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लाभ-हानि विवरण में दर्शाये गए पट्टा किराये से मेल नहीं खाता है। आंकड़ों में विचलन के कारण स्पष्ट करें। सीडब्ल्यूसी सुनिश्चित करें कि वर्ष 2016-17 के लिए पट्टा किरायों को वास्तविकों के आधार पर लागत विवरण में संशोधित कर दिया गया है और वे वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखाओं में दिये गए पट्टा किराये से मेल खाते हैं।	डीपीटी ने पूर्व प्रभाव से कुछ वृद्धि की मांग की थी और सीडब्ल्यूसी अंतरीय राशि के लिए प्रावधान कर रहा है।
(vii)	बीमा:	
	(क) वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लिए लागत विवरण में दर्शायी गई बीमा लागत संबंधित वर्षों के लाभ-हानि विवरण में दर्शाये गए आंकड़ों से भिन्न हैं। विचलन के कारण स्पष्ट करें।	समाधान भेजा जा रहा है। [सीडब्ल्यूसी ने समाधान नहीं भेजा है।]
	(ख) वर्ष 2016-17 के दौरान लिये गए बीमा कवर की प्रति प्रस्तुत करें ताकि लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों को सत्यापित किया जा सके।	बीमा पालिसी की प्रति संलग्न है।
	(ग) बीमा लागत में संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों के प्रति वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक क्रमशः 22.66%, 18.29% और 12.88% वृद्धि होने का आकलन किया गया है। तथा तथ्य के बावजूद कि इन वर्षों के दौरान सकल ब्लॉक में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं है। बीमा लागत वास्तव में घटनी चाहिए क्योंकि यह परिसंपत्ति के ह्रासित मूल्य पर परिकलित किया जाता है। सीडब्ल्यूसी इस संबंध में हमारी आपत्ति के आलोक में बीमा लागत के आकलन को आशोधित करें।	बीमा लागत में वृद्धि उस कार्यों बीमा का प्रभाव है जो सीएफएस में प्रहस्तन/भंडारित किया जाता है।
(viii)	मूल्यहास	
	(क) प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.7.1. के अनुसार, मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाये गए जीवन मानदंडों के साथ सीधी रेखा विधि	सीडब्ल्यूसी ने अपने लेखाओं में मूल्यहास भंडागारण अधिनियम, 1962 में निर्धारित दरों के अनुसार प्रभारित करता है। अतः मूल्यहास

आधार पर या रियायत करार में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर जो भी अधिक हो, किया जायेगा। कृपया पुष्टि करें कि क्या मूल्यहास का परिकलन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के इस उपबंध के अनुसार किया गया है?

प्रभारित करते समय उन्हीं दरों का प्रयोग किया गया है। यद्यपि, दरें सीधी रेखा विधि के अनुसार है। मूल्यहास की दरें निम्नवत् है:-
मूल्यहास की दरें निम्नवत् है:

स्थायी परिसंपत्तियां	सीडब्ल्यूसी द्वारा अपनायी गई दरें (उपयोगी जीवन आधार पर) %
मूर्त परिसंपत्तियां	
भंडागार व गोदाम/संपत्तिवर्तनीय कुर्सी/ भवन/ फ्लैट्स	1.63
असंपरिवर्तनीय कुर्सी	20.00
जल व विद्युत संस्थापना	3.50
प्लांट तथा मशीनरी/रेलवे साइडिंग	5.15
फर्नीचर/विद्युत उपस्कर	6.50
कार्यालय/निर्माण/ अन्य उपस्कर/एचबीएल शीट	16.00
मोबाइल फोन	33.33
वाहन	12.00
प्रयोगशाला उपस्कर	19.0
विसंक्रामण उपस्कर	24.00
काष्ठ क्रेट/पीसीसी ब्लॉक	12.00
रैक तथा दिन ट्रे	10.00
पॉली पैलेट्स	5.00
कंप्यूटर	16.21
अमूर्त परिसंपत्तियां	
कंटेनर गाडियों के लिए पंजीकरण शुल्क	5.00
भूमि के प्रयोग का अधिकार	20.00
कंप्यूटर सॉफ्टवेयर	16.21

	(ख) कंपनी अधिनियम, 2013 की घोषणा निगमित कार्य मंत्रालय द्वारा की गई है। कृपया पुष्टि करें क्या डब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित मूल्यहास दरें कंपनी अधिनियम 2013 में निर्धारित परिसंपत्ति के उपयोगी जीवन पर आधारित हैं और उक्त अधिनियम के संगत उपबंध का संदर्भ भी दें।	क्योंकि सीडब्ल्यूसी संसद के अधिनियम से निगमित एक निगम है और यह किसी वर्तमान/पूर्व कंपनी अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत नहीं है, इसलिए इसमें प्राधिकृत दरें भी सीडब्ल्यूसी पर और सीएफएस-डीपीटी पर लागू नहीं होंगी।
(ix)	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीएओ):	
	(क). जैसा पहले उल्लेख किया गया है, एमजीएओ के अंतर्गत मदों को वर्ष 2016-17 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार वास्तविक से अद्यतन किया जाना है।	वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखे प्रस्तुत करते समय इसका अनुपालन किया जायेगा।
	(ख). उपरिव्ययों में वार्षिक वृद्धि, सिवा आरंभिक व्ययों के, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 5% से 11% की रेंज में आकलित की गई है। सीडब्ल्यूसी से वार्षिक वृद्धि को ग्राह्य स्तर पर आशोधित करने का अनुरोध किया जाता है जैसा कि ऊपर बिंदु संख्या ख 3 (i) में चर्चा की गई है।	पिछले आंकड़ों को ध्यान में रखकर इनमें वृद्धि की गई है।
(4)	नियोजित पूंजी:	
(i)	जैसा पहले उल्लेख किया गया है फार्म 4ख में दिये गए सकल ब्लॉक निवल स्थायी परिसंपत्तियां और नियोजित पूंजी का सत्यापन करने के लिए सीडब्ल्यूसी ने वर्षों 2011-12 से 2015-16 तक के लेखापरीक्षित तुलन-पत्र नहीं भेजे हैं। वांछित दस्तावेज़ भेजे जाएं। कृपया सुनिश्चित करें कि लागत विवरण में सुविचारित सकल ब्लॉक, सकल ब्लॉक में परिवर्धन और परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक विधिवत् तुलन-पत्र में दिये गए आंकड़ों से मेल खाना चाहिए। यही सूचना वर्ष 2016-17 के लिए भी दी जाए क्योंकि वर्ष 2016-17 पहले ही समाप्त हो चुका है।	लेखा परीक्षित तुलन पत्र भेजे गए हैं अतः अब उन्हें सत्यापित कर लिया जाए।
(ii)	(क) जैसा पहले बताया गया है, विविध देनदारों और रोकड़ शेष के सत्यापन के लिए सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2011-12 से 2015-16 के सीएफएस- डीपीटी प्रभाग के अलग-अलग पत्र नहीं भेजे ताकि दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी का निर्धारण किया जा सके। वांछित दस्तावेज़ तत्काल उपलब्ध कराये जायें। कृपया दर्शायें कि सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित कार्यशाली पूंजी दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुरूप है।	लेखापरीक्षित तुलन-पत्र भेज दिया गया है।

	<p>(ख). प्राधिकरण ने 2005 दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क नियतन के कुछेक क्षेत्रों को स्पष्ट करते हुए 30 सितंबर, 2008 को एक आदेश पारित किया था जो अन्य बातों के साथ-साथ, एलए के संविदात्मक दायित्वों से उठे कुछेक बिंदुओं पर बाह्य प्रवाह को विविध देनदारों के रूप में लेने की अनुमति देता है। एलए के खंड 5.2 के अनुसार, सीडब्ल्यूसी को उस वर्ष के पहले माह की समाप्ति से पूर्व उसे आबंटित भूमि के लिए डीपीटी को पट्टा किराया देना होता है जिस वर्ष के लिए यह लागू है। एलए के खंड 5.1 के अनुसार रायल्टी आगामी माह की 10वीं तारीख को देय होती है। चूंकि एलए के अनुसार पट्टा किराया अग्रिम देना होता है, इन मदों पर कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए सुविचार में लिया जा सकता है जैसा पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में किया गया था।</p>	<p>वर्तमान प्रशुल्क शीट तैयार करते समय पिछली प्रशुल्क शीट को ही अपनाया गया है।</p>
	<p>(ग). वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए वर्तमान देयताओं के आकलन का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>चूंकि वर्ष 2013-14 के दौरान टर्मिनल पर कार्य न के बराबर था, अतः उपस्कर किराया प्रभार के हवाले से कोई देयता नहीं थी। और वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक थोड़ा-बहुत काम था, उसे हिसाब में लिया गया है।</p>
(iii)	<p>सीडब्ल्यूसी ने नियोजित पूंजी पर 15% प्रतिफल (आरओसीई) परिकलित किया है और उसे क्षमता उपयोग के लिए समंजित किया है। वर्ष 2017-18 में निर्णित मामलों में प्राधिकरण द्वारा घोषित ग्राह्य आरओसीई, 16% है। उक्त टिप्पणी के आलोक में आरओसीई का परिकलन आशोधित किया जाए।</p>	<p>इसे 16% की दर पर आशोधित किया जायेगा।</p>
(5)	<p>वास्तविक और अनुमानों की तुलना (फार्म-7):</p>	
(i)	<p>सीडब्ल्यूसी द्वारा 17 फरवरी, 2017 के पत्र के द्वारा दायर संशोधित फार्म-7 में, वर्ष 2011-12 से 2013-14 में सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित आकलन की सभी मदें अर्थात्, प्रचालन आय, एमएफ मदों को छोड़कर (उपस्कर किराया), नियोजित पूंजी, आरओसीई, निवल अतिरेक आदि 6 जनवरी, 2012 के आदेश में सुविचारित आकलनों से भिन्न हैं। आकलन वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए सीडब्ल्यूसी के पिछले सामान्य संशोधन में सुविचारित आकलनों के समान होने चाहिए। जहां तक प्रचालन आय का संबंध है,</p>	<p>सीडब्ल्यूसी के सामान्य संशोधन आदेश के अनुरूप आकलनों को परिवर्तित कर दिया जायेगा। तथापि, पिछले संशोधन में अनुमोदित लागत विवरण हमें भेजा जाए ताकि यह कार्यालय फार्म-7 में उनका संशोधन कर सके।</p>

	आदेशमें सुविचारित आकलनों में पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि के लिए समंजित करने की जरूरत है ताकि वास्तविक के साथ समान रूप तुलना की जा सके।	
(ii)	के पैरा 12 (iii) (ड) में स्पष्ट किये गए कारणों से पिछला आदेश अनुमोदित करते समय रायल्टी को लागत की एक मद के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। तथापि, सीडब्ल्यूसी ने पिछली अवधि के लिए रायल्टी को लागत मद के रूप में शामिल किया है। चूंकि यह प्रक्रिया वास्तविकों के संदर्भ में पिछली अवधि के आकलनों की तुलना के लिए है, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति को बनाये रखा जाना होगा। इस स्थिति के आलोक में पिछले आदेश के दौरान सुविचारित स्थिति को बनाये रखते हुए कृपया पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए रायल्टी भुगतान को हटा दें।	सीडब्ल्यूसी अपने राजस्व में से प्रति टीईयू आधार पर रायल्टी का भुगतान करता है और यह राजस्व हिस्सा नहीं है। अतः रायल्टी पर व्यय पर प्राधिकरण सुविचार करें।
ग.	दरमान	
(1)	सीडब्ल्यूसी ने वर्तमान दरमानों में निर्धारित प्रशुल्कों और प्रस्तावित प्रशुल्कों की तुलनात्मक स्थिति भेजी है। वर्तमान प्रशुल्कों के साथ प्रस्तावित प्रशुल्कों की तुलनात्मक स्थिति का परीक्षण करने पर यह पाया गया है कि भूमि किराये सहित भंडारण प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि 25% से 36% की प्रशुल्क रेंजों में है, और एमएफ प्रशुल्क के लिए अध्याय II में प्रस्तावित सेवाओं के लिए (कंटेनर प्रहस्तन और परिवहन) प्रस्तावित वृद्धि 3% से 167% हैं। कृपया विभिन्न सेवाओं के लिए विभेदक प्रशुल्क वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।	प्रस्तावित भंडारण प्रशुल्क में वृद्धि स्थापना, और प्रचालन व्यय बाजार दरें। निमटवर्ती सीएफएस के प्रशुल्क के कारण है। एमएफ प्रशुल्क, पहले के प्रशुल्क से तुलना के संबंध में, जो पांच वर्ष पहले के हैं उचित नहीं है। पहले के संविदा के दौरान (जुलाई 2010 से प्रभावी) एचएंडटी दरमान वर्तमान एचएंडटी दरमान की तुलना में बहुत कम थे। प्रस्तावित एमएफ प्रशुल्क को दरमान पर सीडब्ल्यूसी मार्जिन के साथ संबद्ध किया गया है जो 14.29% से 67% के बीच है न कि 167% विवरण संलग्न है।
(2)	सीडब्ल्यूसी ने भंडारण प्रभार और एमएफ प्रशुल्क के अंतर्गत नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव किया है जैसा ऊपर बिंदु ख 2(v) में चर्चा की गई है। नई प्रशुल्क मदों के प्रस्ताव के कारण और प्रस्तावित प्रशुल्क मदों का आधार स्पष्ट किया जाना है। इन सेवाओं को प्रदान करने के लिए निहित लागत के संदर्भ से प्रस्तावित प्रशुल्क का औचित्य बतायें।	सभी नई अतिरिक्त मदें कांडला/गांधीधाम स्थित प्रयोक्ताओं और 03/02/2017 को हुई व्यापार बैठक से प्राप्त फीडबैक पर आधारित हैं। आय की प्रमाणा तब तक संभव नहीं हो सकती जब तक कि व्यापार द्वारा क्षेत्र का प्रयोग नहीं हो जाता। जहां तक एमएफ मदों पर निहित लागत का संबंध है, दरमान पहले ही प्रदान करते हैं।
(3).	सीडब्ल्यूसी के लिए मुख्य लागत मद एमएफ भुगतान है क्योंकि पूरी सेवा आउटसोर्स पर है। आउटसोर्सिंगकी युनिट दर की प्रस्तावित दरों के साथ सीडब्ल्यूसी द्वारा भेजे गए संविदा दर से भी अधिक है। एमएफ सेवाओं की प्रत्येक मद के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का संविदा दरों के	वांछित विवरण संलग्न है।

	संदर्भ से और सेवा प्रदान करने के लिए निहित लागत से औचित्य स्पष्ट करें।	
(4).	वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए प्रक्षेपित यातायात के लिए प्रत्येक प्रशुल्क मद की प्रस्तावित दर के साथ-साथ सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों का परिकलित ब्यौरा प्रस्तुत करें।	परिकलन प्रस्तुत किया गया है।
(5).	प्राधिकरण ने 29 मार्च, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2016-सीडब्ल्यूसी के द्वारा प्रशुल्क के साथ-साथ सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरों की उगाही करने का अनुमोदन इस शर्त पर किया था कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें तदर्थ दरों के बीच के अंतर की राशि को संबंधित प्रयोक्ताओं को लौटाया जायेगा जैसा कि सीडब्ल्यूसी सीएफएस ने स्वीकार किया है। अंतिम दरों का निर्धारण करते समय प्राधिकरण के इस निर्णय को ध्यान में रखा जायेगा।	इसे विचार में लिया गया है।

12. डीपीटी की भी हमारे 01 जून 2017 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था, जिसके बाद 11 जुलाई 2017 को अनुस्मारक और 09 अगस्त, 2017 को अ.स. पत्र भी भेजा गया। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर डीपीटी के उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर												
(i)	वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लिए दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) पर केंद्रीय भंडागार निगम (सीडब्ल्यूसी) द्वारा कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात क्रमशः 39222 टीईयू, 21744 टीईयू, 342 टीईयू, 0 टीईयू और 108 टीईयू है। डीपीटी से अनुरोध है कि वह सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों की पुष्टि करें।	दीनदयाल पत्तन पर सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा प्रहस्तित वर्ष वार प्रहस्तित यातायात निम्नवत् है:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>टीईयू</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>11 16</td></tr><tr><td>2 -13</td><td>6872</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>52</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>शून्य</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>141</td></tr></table>	वर्ष	टीईयू	2011-12	11 16	2 -13	6872	2013-14	52	2014-15	शून्य	2015-16	141
वर्ष	टीईयू													
2011-12	11 16													
2 -13	6872													
2013-14	52													
2014-15	शून्य													
2015-16	141													
(ii)	कृपया वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रक्षेपित यातायात की औचित्यता पर विशेष रूप से टिप्पणी करें। वर्ष 2016-17 में सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में प्रहस्तित कंटेनर यातायात की सूचना भी दें।	प्रहस्तित यातायात: <table><tr><th>वर्ष</th><th>खाली (टीईयू)</th><th>भारी (टीईयू)</th><th>कुल (टीईयू)</th></tr><tr><td>2016-17 (actual)</td><td>2041</td><td>8165</td><td>10207</td></tr></table>	वर्ष	खाली (टीईयू)	भारी (टीईयू)	कुल (टीईयू)	2016-17 (actual)	2041	8165	10207				
वर्ष	खाली (टीईयू)	भारी (टीईयू)	कुल (टीईयू)											
2016-17 (actual)	2041	8165	10207											

		<p>दीनदयाल पत्तन के यातायात प्रक्षेपण पर 3 विभिन्न परिदृश्यों में सुविचार किया जाये, जैसा नीचे दिया गया है:-</p> <p>परिदृश्य 1- दीनदयाल पत्तन ने वित्तीय वर्ष 2016-17 में वास्तव में 0.10 लाख टीईयू प्रहस्तन किया, जिसके प्रति 36% इम्पैक्स यातायात 0.036 लाख टीईयू निकलता है। नवीनतम बजट आकलनों के अनुसार, पत्तन द्वारा वित्तीय वर्ष 17-18 (आरबीई) और वित्तीय वर्ष 2018-19 (बीई) में 1.45 लाख टीईयू तथा 1.80 लाख टीईयू प्रहस्तित करने की संभावना है, इसका अर्थ यह होगा कि इन वर्षों में सीडब्ल्यूसी पर इम्पैक्स का 36% प्रक्षेपण 0.522 व 0.648 लाख टीईयू रहेगा। वित्तीय वर्ष 2019-20 का बजट आकलन का अभी पूर्वानुमान नहीं लगाया गया है अतः वर्ष 2019-20 के लिए सीडब्ल्यूसी का प्रक्षेपण बताया नहीं जा सकता।</p> <p>परिदृश्य- 2: 2011 में सभी महापत्तनों के लिए मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिये गए 2010-2020 के मैरीटाइम एजेंडा के अनुसार, दीनदयाल पत्तन को 2016-17 से 2019-20 के दौरान क्रमशः 3.20, 3.40, 3.60 तथा 3.80 लाख टीईयू प्रहस्तित करने का प्रक्षेपण था। तदनुसार, इन वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी के प्रक्षेपण क्रमशः 1.52; 1.224; 1.296; तथा 1.368 टीईयू बैठता है।</p> <p>परिदृश्य-3: दीनदयाल पत्तन पर मैसर्स मकेंजी कंसलटेंट्स द्वारा प्रस्तुत नवीनतम और अंतिम रिपोर्ट के अनुसार पत्तन को 2020 के दौरान 1 से 6 लाख टीईयू के बीच प्रहस्त करने का प्रक्षेपण किया गया है। इस प्रकार सीडब्ल्यूसीके प्रक्षेपण (इम्पैक्स का 36%) को 0.36 से 2.16 लाख टीईयूके बीच लिया जा सकता है। कंसलटेंट द्वारा 2016-17 से 2018-19 के लिए वर्ष वार प्रक्षेपण नहीं दिया गया है। सीडब्ल्यूसी के यातायात प्रक्षेपण की औचित्यता पर इस विभाग द्वारा कोई विशेष टिप्पणी नहीं करनी है।</p> <p>वर्ष 2016-17 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में प्रहस्तित कंटेनर यातायात 71 है।</p>
(iii)	<p>लाइसेंस करार (एलए) का खंड 3.8(ii) (ख) अनुबंध कराता है कि लाइसेंसधारक कंटेनर परिचालन द्वारा आयात-निर्यात कंटेनर व्यापार प्रहस्तन के 36% की प्रवाह क्षमता के समकक्ष की गारंटी देगा। एलए में उक्त उपबंध के प्रति फार्म 2क के अंत में दी गई सारणी की टिप्पणी से, यह समझा जाता है कि न्यूनतम गारंटी</p>	<p>तुरंत संदर्भ के लिए वर्ष 2017-18 से 2019-20 के कंटेनर यातायात प्रक्षेपण दर्शाते हुए मैरीटाइम एजेंडा 2010-20 के संबंधित उद्धरण भेजे। यह भी पुष्टि करें कि सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित न्यूनतम गारंटी प्रवाह क्षमता (एमजीटी) एलए के अनुरूप है।</p>

	<p>प्रवाह क्षमता (एमजीटी) को वास्तविक इम्पैक्स यातायात के 36% पर सुविचार किया गया है जैसा डीपीटी द्वारा मैरीटाइम एजेंडा 2010-20 के दौरान घोषित किया गया है। सीडब्ल्यूसी द्वारा फार्म 2क द्वारा उपलब्ध करायी गई न्यूनतम गारंटी क्षमता प्रवाह वष 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः 96400 टीईयू, 122400 टीईयू, 129600 टीईयू और 136800 टीईयू है। इस संबंध में, डीपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2017-18 से 2019-20 के कंटेनर यातायात प्रक्षेपण दर्शाते हुए मैरीटाइम एजेंडा 2010-20 के संबंधित उद्धरण भेजें। यह भी पुष्टि करें कि सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित न्यूनतम गारंटी प्रवाह क्षमता (एमजीटी) एलए के अनुरूप है।</p>									
	<p>(ख) चूंकि वर्ष 2016-17 पहले ही समाप्त हो गया है, वर्ष 2016-17 में डीपीटी पर प्रहस्तित वास्तविक इम्पैक्स कंटेनर, यदि कोई है, और सीएफसी कांडला में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों की सूचना भी दें।</p>	<p>डीपीटी द्वारा (पत्तन और कंटेनर टर्मिनल द्वारा संयुक्त रूप से) वास्तव में प्रहस्तित इम्पैक्स कंटेनर निम्नवत् हैं:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>खाली (टीईयू)</th><th>भरे (टीईयू)</th><th>कुल (टीईयू)</th></tr><tr><td>2016-17 (actual)</td><td>2041</td><td>8165</td><td>10207</td></tr></table> <p>सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2016-17 में वास्तव में प्रहस्तित कंटेनर यातायात 71 है।</p>	वर्ष	खाली (टीईयू)	भरे (टीईयू)	कुल (टीईयू)	2016-17 (actual)	2041	8165	10207
वर्ष	खाली (टीईयू)	भरे (टीईयू)	कुल (टीईयू)							
2016-17 (actual)	2041	8165	10207							
(iv).	<p>पुष्टि करें कि वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लिए लागत विवरण में दर्शाये गए सीडब्ल्यूसी द्वारा संदेय वास्तविक पट्टा किराया और 2016-17 से 2019-20 के लिए आकलन एल के उपबंधों के अनुरूप है।</p>	<p>सीडब्ल्यूसी पट्टा किरायों का डीपीटी को भुगतान अपने स्वयं के परिकलन के आधार पर करता है जो डीपीटी को वास्तव में देय से कम होता है। तथापि, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रशुल्क संशोधन के अपने प्रस्ताव के समर्थन में प्रस्तुत लागत विवरण सुविचारित/प्रदत्त पट्टा किराये एलए के अनुसार हैं।</p>								

13. इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने अपने 23 सितंबर, 2017 के पत्र के द्वारा निवेदन किया कि समय की बाधा को देखते हुए तदर्थ प्रशुल्क की वैधता अवधि को 30 सितंबर, 2017 से 31 दिसंबर, 2017 या जब तक सीडब्ल्यूसी के प्रस्ताव का अनुमोदन होने तक, जो भी पहले हो, बढ़ाये जाने की जरूरत है। सीडब्ल्यूसी 30 सितंबर 2017 के बाद से सीएफएस-डीपीटी पर तदर्थ प्रशुल्क जारी रखे हुए है।

14. इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने 30 नवंबर, 2017 के अपने ई-मेल के द्वारा पिछले संशोधन प्रशुल्क में “1.1-भंडारण प्रभार की टिप्पणी संख्या 6 को हटाये जाने के बारे में हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण का उत्तर भी दिया है।

इस संबंध में वांछित स्पष्टीकरण निम्नवत् है:-

क्र.सं.	पिछले प्रशुल्क संशोधन के अनुसार टिप्पणी संख्या 6	टिप्पणी संख्या 6 को हटाये जाने के बारे में स्पष्टीकरण
	अध्याय -I-भूमि किराया और भंडारण प्रभार	
	1.1. भंडारण प्रभार	
(6)	30 दिन से आगे उठाए न गए कंटेनर/ कार्गो, आयातक/ सीएचए/ नौवहन लाइनों के जोखिम तथा लागत पर सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को अंतरण के लिए दायी होंगे।	डीपीटी द्वारा सीएफएस गांधीधाम का आबंटन 15.11.18 तक वैध है। सीएफएस-डीपीटी के पास ऐसे एलएससी कंटेनरों के भंडारण के लिए काफी खुला यार्ड पड़ा है। इसलिए, वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव में से टिप्पणी संख्या 6 को हटा दिया गया है।

15. इस मामले के परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उन पर दिये गए तर्कों के उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जायेंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिये जायेंगे।

16. इस मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के हवाले से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i). दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) के साथ लाइसेंस करार के अंतर्गत केंद्रीय भंडागार निगम (सीडब्ल्यूसी) द्वारा के लिए दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा 06 जनवरी, 2012 के आदेश संख्या टीएएमपी/35/2010-सीडब्ल्यूसी के अंतर्गत संशोधित किये गए थे। दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2014 थी।

तत्पश्चात्, सीडब्ल्यूसी के अनुरोध पर सीडब्ल्यूसी के दरमानों की वैधता का एक-दो अवसरों पर विस्तार किया गया और पिछली बार इसका विस्तार 17 नवंबर 2016 के आदेश द्वारा 31 दिसंबर 2016 तक किया गया था।

इस मामले का विश्लेषण आरंभ करने से पूर्व यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा प्रहस्तित किये जाने वाला यातायात डीपीटी द्वारा प्राधिकृत कंटेनर टर्मिनल प्रचालक प्रहस्तित कंटेनरों संबद्ध है। सीडब्ल्यूसी द्वारा दर्शाये गए विभिन्न कारणों से, सीडब्ल्यूसी ने तब दरों का प्रस्ताव इस आधार पर दायर नहीं किया कि वर्ष 2013-14 से 2016-17 तक टर्मिनल प्रचालन में नहीं था जब दरों वैधता 31 मार्च, 2014 को समाप्त हो गई थी। इस संक्रमण काल या जिसके दौरान रियायत करार में एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड

(एबीजीकेसीटीएल) से कांडला कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) को परिवर्तन हुआ।

यह वह पृष्ठभूमि है, जिसके अंतर्गत सीडब्ल्यूसी ने 10 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा डीपीटी पर सीडब्ल्यूसी द्वारा परिचालित सीएफएस के दरमानों में संशोधन का आरंभिक प्रस्ताव रखा।

- (ii) तत्पश्चात्, 03 फरवरी, 2017 को व्यापार के साथ हुई बैठक के परिणामस्वरूप, सीडब्ल्यूसी ने 17/18 फरवरी को संशोधित प्रस्ताव दायर किया। इसे आदेश के पहले के पैराओं में बताई गई वास्तविक स्थिति को देखा जा सकता है कि सीडब्ल्यूसी ने लागत विवरण और हमारे द्वारा प्रस्ताव के संसाधन में वांछित दस्तावेज थोड़े-थोड़े करके प्रस्तुत किये हैं। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरण सीडब्ल्यूसी ने अपने 19 अप्रैल 2017 के पत्र के अंतर्गत भेजे थे। निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरण, लेखापरीक्षित लाभ हानि लेखा और तुलन-पत्र वे अपेक्षित दस्तावेज हैं जो पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों का वास्तविक के संदर्भ में मूल्यांकन करने के लिए प्रचालक द्वारा भेजे जाने अपेक्षित हैं जैसा 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अंतर्गत अपेक्षित है। सीडब्ल्यूसी ने डीपीटी पर परिचालित सीएफएस के लेखापरीक्षित लाभ-हानि लेखा अपने 17 दिसंबर, 2016 के पत्र के साथ भेजा।

लंबी अनुवर्ती कार्रवाई के पश्चात् सीडब्ल्यूसी ने डीपीटी के सीएफएस प्रभाव के 2011-12 से 2015-16 वर्षों के चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित अलग-अलग तुलनपत्र अपने 14 जुलाई, 2017 के पत्र के साथ और हमारे 01 जून, 2017 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण 21 अगस्त, 2017 के ई-मेल द्वारा भेजे।

इस विश्लेषण के प्रयोजन से सीडब्ल्यूसी द्वारा 17/18 फरवरी, 2017 के प्रस्ताव और उसके साथ भेजे गए लागत विवरण तथा मामले के संसाधन के दौरान सीडब्ल्यूसी और डीपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण को सुविचार में लिया जाता है।

- (iii) सीडब्ल्यूसी द्वारा किये गए अनुरोध को देखते हुए और इस बात पर सुविचार करते हुए कि केआईसीटीपीएल ने अपने कंटेनर टर्मिनल पर अपने परिचालन आरंभ कर दिये हैं जैसा सीडब्ल्यूसी ने सूचित किया है, को देखते हुए सीडब्ल्यूसी के अनुरोध पर सीडब्ल्यूसी को 04 फरवरी 2017 से 30 जून 2017 तक या अंतिम प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, तो भी पहले हो, प्रशुल्क उगाही को तदर्थ आधार पर अनुमोदन, इस शर्त के अधीन दिया गया कि, सीडब्ल्यूसी-सीएफएस ने यह स्वीकार किया है कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें तदर्थ दरों से कम होती हैं तो अंतिम प्रशुल्क और तदर्थ प्रशुल्क के बीच के अंतर की राशि को सीडब्ल्यूसी द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं को पूरा का पूरा वापस करना होगा, जैसा कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा सहमति दी गई है। इसलिए, वर्तमान प्रक्रिया डीपीटी पर सीडब्ल्यूसी द्वारा सीएफएस के परिचालनों के लिए अंतिम दरमानों के नियतन की है।

- (iv) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.13 निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की उगाही पर महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों की वास्तविक भौतिक और वित्तीय निषादनों की प्रचलित प्रशुल्क के निर्धारण के समय भरोसा किये गए प्रक्षेपणों के संदर्भ में समीक्षा करने का अधिदेश देता है।

सीडब्ल्यूसी के प्रशुल्कों की पिछली समीक्षा के दौरान, इस प्राधिकरण ने 2011-12 से 2013-14 वर्षों के लिए आकलनों पर विश्वास करते हुए प्रशुल्क अनुमोदित किये थे। अतः, 2011-12 से 2013-14 वर्षों के आकलनों की तुलना उक्त वर्षों के वास्तविकों से करना आवश्यक हो जाता है।

पिछले आदेश में आकलन निकालने के लिए अपनायी गई पद्धति को वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान सीडब्ल्यूसी के निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए अपनाया जाता है, जो नीचे स्पष्ट की गई है:

- (क) पिछले प्रशुल्क आदेश में, लागत विवरण में दर्शायी गई लागत की स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने सीडब्ल्यूसी द्वारा यथाप्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि को मंजूरी दी थी और प्रस्तावित प्रशुल्क पर इस प्राधिकरण द्वारा आकलित कुल अतिरिक्त अनुमोदित राजस्व वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए 10.28 करोड़ रु. आकलित किया गया था। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि का राजस्व प्रभाव 2012-13 और 2013-14 के आय के आकलन में वास्तविक आय के साथ समांतर तुलना के लिए कलमबद्ध किया गया है।
- (ख) सीडब्ल्यूसी लागत विवरण में दर्शायी गई वास्तविक आय और व्यय और साथ ही निवल स्थायी अस्तियों और साथ-साथ आय का योग और व्यय का योग सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए लेखापरीक्षित लाभ हानि विवरण और अलग किये गए तुलन-पत्र से मेल नहीं खाते हैं। अनुरोध के बावजूद, सीडब्ल्यूसी ने संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षित लाभ-हानि विवरण में दर्शाये गए लाभ-हानि के साथ लागत विवरण में निवल अतिरेक/घाटे के साथ समाधान का विवरण नहीं भेजा। इसलिए, लेखापरीक्षित लाभ और हानि विवरण में दर्शाये गए वास्तविक आय और व्यय के आंकड़ों को पिछले निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए लिया जाता है।
- (ग) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई वास्तविक आय को सुविचार में लिया जाता है सिवा विविध प्राप्तियां शीर्ष के अंतर्गत दर्शायी गई व्याज आय के जिसे महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क नियतन में आय के रूप में नहीं लिया जाता।
- (घ) वर्ष 2011-12 से 2016-17 तक के दौरान अधिकतम दरों पर दी गई छूट, यदि कोई हो, के बारे में किये गए एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में सीडब्ल्यूसी ने पुष्टि की है कि वसूला गया राजस्व इस प्राधिकरण द्वारा नियत प्रशुल्क के अधिकतम स्तर पर है।
- (ङ) वर्तमान प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः 22.15 लाख रु., 12.63 लाख रु., और 11.91 लाख रु., तक की डीपीटी को अदा की गई रायल्टी को पास-थ्रू के रूप में शामिल किया है। इसके अतिरिक्त, बाद की अवधि के लिए भी सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2014-15 के लिए शून्य और 2015-16 के लिए 0.16 लाख रु. की रायल्टी को विचार में लिया है।

यहां यह उल्लेख करना तर्कसंगत है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा लाइसेंस करार पर 2002 में हस्ताक्षर किये गये थे। पूर्व के प्रशुल्क संशोधनों से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान,

सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि प्रतिस्पर्धा बोली में वही एकमात्र तकनीकी रूप से पात्र निविदाकर्ता था।

चूंकि तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, सीडब्ल्यूसी ने पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में संकल्पित न्यूनतम गारंटी प्रवाह क्षमता पर डीपीटी को संदेय पूरी रायल्टी के पास-श्रू की मांग की थी।

जैसा पिछले प्रशुल्क आदेश में पहले ही उल्लेख किया जा चुका है, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 ऐसी किसी स्थिति को कवर नहीं करते जहां एक ही तकनीकी रूप से पात्र बोली लगाने वाला हो और दूसरी उच्चतम बोली तक व्यय के रूप में रायल्टी अनुमत करने के प्रयोजन से तुलना करने के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध न हो। पिछले प्रशुल्क आदेश से पूर्व जून 2007 में अनुमोदित प्रशुल्क से संबंधित कार्यवाही के दौरान प्रशुल्क नियतन के ऐसे मामलों में राजस्व हिस्सा/ रायल्टी पर सुविचार के मामले में सरकार को सलाह देने अनुरोध किया गया था। सरकार ने इस संबंध में कोई सलाह संसूचित नहीं की है।

इस मामले में, जहां तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध न हो, रायल्टी की विवेचना के बारे में सरकार से कोई विशिष्ट निदेश के अभाव में, सीडब्ल्यूसी द्वारा अदा की गई रायल्टी को, पिछली अवधि के लिए, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप, पास-श्रू के रूप में अनुमत नहीं किया जा सकता। इसी पद्धति को वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए प्रशुल्क निर्धारित के लिए अपनाया जाता है।

(च) वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया पट्टा किराया और वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लिए लागत विवरण में सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित पट्टा किराया को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

(रु. लाख में)

वर्ष	लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुरूप पट्टा किराया	लागत विवरण के अनुसार पट्टा किराया
2011-12	257.29	78.01
2012-13	289.28	132.82
2013-14	163.68	140.41
2014-15	88.91	147.42
2015-16	61.78	154.80

लागत विवरण और लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए पट्टा किराये के आंकड़ों के बेमेल को देखते हुए सीडब्ल्यूसी को विचलन के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि डीपीटी ने पूर्व प्रभाव से कुछ वृद्धि की मांग की थी और सीडब्ल्यूसी अंतरीय राशि के लिए प्रावधान कर रहा है।

यहां यह कहना उल्लेखनीय है कि बीओटी प्रचालकों द्वारा किये गए प्रावधानों को प्रशुल्क नियतन में अनुमत नहीं किया जाता। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अपने प्रशुल्क के संशोधन सीडब्ल्यूसी द्वारा लागत विवरण में सुविचारित पट्टा किराया एलए में दिये गए पट्टा किराये के अनुरूप है, जैसा डीपीटी ने सूचित किया है, विस्तृत गणना से समर्थित

लागत विवरण में सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित पट्टा किराये पर पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए सुविचार में लिया जाता है। यदि सीडब्ल्यूसी पिछली अवधि के लिए पट्टा किराये का भुगतान करता है जिसके लिए उसने प्रावधान किया है, तो सीडब्ल्यूसी को प्रशुल्क की समीक्षा के लिए वर्तमान प्रशुल्क चक्र में इस प्राधिकरण से संपर्क करने की अनुमति दी जाती है।

जहां तक डीपीटी की अभियुक्ति कि सीडब्ल्यूसी पट्टा किराये का भुगतान डीपीटी को वास्तविक देय से कम करता है का सम्बंध है, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि प्राधिकरण पत्तन न्यासों की भूमि के लिए पट्टा किराये/लाइसेंस शुल्क का निर्धारण सरकार द्वारा समय-समय पर जारी और लागू भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार करता है। डीपीटी द्वारा पट्टा किराया भुगतान कम करने से संबंधित मामला संबंधित महापत्तन न्यास और पत्तन द्वारा भूमि के संबंधित आबंटिती के बीच का है। यह प्राधिकरण इस मामले में हस्तक्षेप नहीं करेगा, क्योंकि यह मामला इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत नहीं आता।

- (छ) जुलाई 2009 और जनवरी 2012 के पिछले प्रशुल्क आदेशों में, डीपीटी को संदेय अपफ्रंट प्रशुल्क और पट्टा प्रीमियम 11.40 लाख रु. प्रति वर्ष की दर से परियोजना अवधि के दौरान परिशोधित किया गया था। तथापि, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत लेखापरीक्षित लेखाओं का अनुसार 10.70 लाख रु. का अपफ्रंट शुल्क और पट्टा प्रीमियम परिशोधित किया गया है। अतः 10.70 लाख रु. की राशि पर सुविचार किया जाता है।
- (ज). वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए डीपीटी स्थित सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित तुलन-पत्र के अनुसार निवल स्थायी आस्तियों को सुविचार में लिया जाता है। जैसा पिछले प्रशुल्क आदेश में किया गया था, वर्ष 2011-12 से 2013-14 की अवधि के प्रत्येक वर्ष के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में यथाप्रदर्शित अपफ्रंट शुल्क और पट्टा प्रीमियम की अपरिशोधित राशि को प्रतिफल की गणना के लिए नियोजित पूंजी के एक भाग के रूप में सुविचार में लिया जाता है।
- (झ). (i) कार्यशील पूंजी की गणना करते समय, सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए रोकड़ शेष का आकलन क्रमशः 4.83 लाख रु., 0.28 लाख रु. और 5.25 लाख रु. किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.9.9. रोकड़ शेषों पर एक माह के व्यय के समान सीमा का मानक निर्धारित करता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा किया गया रोकड़ शेष का आकलन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं पाया जाता और इसलिए दिशानिर्देशों के उपबंध के अनुसार शुद्ध कर दिया गया है। सीडब्ल्यूसी ने कार्यशील पूंजी के लिए मालसूची का उपभोग शून्य सुविचारित किया है जिस पर विश्वास किया जाता है।
- (ii) इस प्राधिकरण द्वारा 30 सितंबर, 2008 और जनवरी, 2012 को पारित आदेशों के अनुसार, कुछेक व्ययों के पूर्व-भुगतान पर, जो लाइसेंस करार के उपबंधों से प्रवाहित होता है, विभिन्न देनदारों के रूप में सुविचारित किया जाता है। लाइसेंस करार के खंड 5.2 के अनुसार सीडब्ल्यूसी को डीपीटी को पट्टा किराया अग्रिम दे

देना होता है। चूंकि उक्त अग्रिम भुगतान लाइसेंस करार द्वारा शामिल होते हैं, ऐसे पूर्व भुगतानों को प्रतिफल अनुमत करने के प्रयोजन से कार्यशील पूंजी के एक भाग के रूप में सुविचार का मामला बनता है। यह मानते हुए कि, अग्रिम भुगतान संबंधित महीने के देय किराये के प्रति समायोजित हो जायेगा, और वर्षांत में पूरा अग्रिम समायोजित हो जाता है, इसलिए पट्टा किराये के 50% के पूर्व भुगतान को कार्यशील पूंजी के एक भाग के रूप में लिये जाने पर सुविचार किया जाता है। यह चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड आदि और यहां तक की पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सीडब्ल्यूसी के मामले में भी अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है।

- (iii) वर्ष 2011-12 से 2013-14 वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित वर्तमान देयता क्रमशः 40.03 लाख रु., 22.85 लाख रु. और शून्य है जो संबंधित वर्षों के पृथक्कृत तुलन पत्रों से दिये गए वर्तमान देयताओं के आंकड़ों से मेल नहीं खाते। सीडब्ल्यूसी ने इस बेमेल का समाधान नहीं किया है। वर्तमान देयता आंकड़ों के लिए संबंधित अवधि के वार्षिक लेखाओं में दिये गए आंकड़ों पर विचार किया गया है क्योंकि ये लेखापरीक्षित आंकड़े हैं।

सीडब्ल्यूसी द्वारा की गई गणना के अनुसार कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है। सीडब्ल्यूसी ने शून्य कार्यशील पूंजी को नियोजित पूंजी का परिकलन करते समय निवल स्थायी अस्तियों में से घटा दिया है। हमारी गणना में वर्ष 2011-12 से 2013-14 की अवधि के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है। चूंकि कार्यशील पूंजी ऋणात्मक है, इसे शून्य समझा जाता है जैसा कि अन्य मामलों में इसी प्रकार की स्थितियों में पद्धति अपनायी जाती है। इस प्रकार नियोजित पूंजी में परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक और अपरिशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क ही शामिल है जो वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः 3329.21 लाख रु., 3228.91 लाख रु. और 3128.61 लाख रु. निकती है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए यह क्रमशः 3028.31 लाख रु. और 2923.81 लाख रु. निकलती है।

- (ज) 2012 के प्रशुल्क संशोधन आदेश से संबंधित कार्यवाही के दौरान, सीडब्ल्यूसी ने बताया था कि सीएफएस की क्षमता 1,40,000 टीईयू ली जा सकती है और यहां तक कि लाइसेंस करार पूरे क्षेत्र में, सीडब्ल्यूसी 1,40,000 टीईयू प्रति वर्ष प्रहस्त कर सकता है अतः क्षमता 1.4 लाख टीईयू सुविचारित की गई थी। सीएफएस का वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान क्षमता उपयोग क्रमशः 35%, 39% और 46% आकलित किया गया था।

प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 का खंड 2.9.10 पत्तन/ टर्मिनल द्वारा नियोजित पूंजी पर पूरे प्रतिफल का (आरओसीई) दावा करने के लिए न्यूनतम क्षमता उपयोग 60% निर्धारित करता है। जब क्षमता उपयोग 50% से 60% के बीच पाया जाता है तो अनुमत किये जाने वाले अधिकतम ग्राह्य प्रतिफल में यथानुपात कटौती करने का निर्णय लिया जाता है और ऐसा निर्णय क्षमता के कम उपयोग संबंधी कारकों का विश्लेषण करने के पश्चात् मामला-दर-मामला आधार पर लिया जाता है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.9.11. अनुबद्ध करता है कि यदि निजी प्रचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के दायित्वों के अनुसार है तो इसकी आरओसीई के लिए गणना की जायेगी चाहे पूरा क्षमता उपयोग न भी प्राप्त किया गया हो।

वास्तविक प्राप्त प्रवाह क्षमता के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा क्षमता उपयोग वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए 28.02%, 15.53% और 0.24% बनता है। यह देखा जाता है कि सीडब्ल्यूसी ने आरओसीई 15% पर परिकलित किया है और इसे क्षमता उपयोग के प्रति समायोजित किया है।

एलए का परिशिष्ट 6 निवेश का पूरा ब्यौरा बताता है कि जब कंटेनर यातायात 5000 टीईयू प्रति माह पर पहुंचेगा तब दूसरे चरण में क्या-क्या विभिन्न उपकरण/सिविल संबंधी कार्य आवश्यक होंगे। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान सीडब्ल्यूसी ने बताया था कि दूसरे चरण का विकास लाइसेंस करार में यथासंकल्पित अनुसार नहीं हुआ है क्योंकि प्रमात्रा दहलीज सीमा तक नहीं पहुंची है। तब डीपीटी ने बताया था कि वर्ष 2005-06 में सीडब्ल्यूसी ने 5000 टीईयू प्रति माह की क्षमता प्राप्त कर ली है। अतः दूसरे चरण का निवेश विलंबित है। सीडब्ल्यूसी ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पुष्टि की थी कि उनके द्वारा 2008-09 के बाद से 5000 टीईयू प्रति माह का कभी भी प्राप्त नहीं किया गया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान इस प्राधिकरण ने 2012 के आदेश में पैरा 12 (XIV) ने निर्णय दिया था कि सीडब्ल्यूसी द्वारा किया गया निवेश लाइसेंस करार के अनुसार पाया जाता है और इसलिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत प्रावधानों के अनुसार नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल अनुमत किया गया था। अतः पिछली अवधि का विश्लेषण करते समय और जनवरी 2012 के आदेश में लिए गए निर्णय के अनुरूप 16% आरओसीई पर सुविचार किया जाता है।

- (v) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए सीडब्ल्यूसी के निष्पादन का विश्लेषण दर्शाते हुए एक विवरण **अनुलग्नक- I** के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वास्तविकों की आकलनों से तुलना का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

(रु. लाख में)

विवरण	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए सकल स्थिर संदर्भ में (रु. लाख में)		विचलन%
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार आकलन	वास्तविक	
यातायात (टीईयू में)	167950	61308	-63%
प्रचालन आय	* 3,175.78	1,078.15	-66%
कुल व्यय	2,561.24	1,808.37	-29%
प्रतिफल पूर्व अतिरेक/ (घाटा)	614.54	(730.22)	-219%
नियोजित पूंजी (औसत)	3206.46	3228.91	1%
वर्ष 2011-12 से 2013-14 के तीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल	1,539.10	1,549.88	1%
आरओसीई पश्च निवल अतिरेक/(घाटा)	(924.55)	(2,280.09)	(-)147%

*पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को कमलबद्ध करने के लिए प्रचालन आय के अनुमान अद्यतन किये गए हैं।

- (vi) वर्ष 2011-12 से 2013-14 से संबंधित अनुमानों की तुलना में वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन के विश्लेषण के निष्कर्ष नीचे दिये जाते हैं:
- (क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान 1,67,950 टीईयू के आकलित यातायात के प्रति सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तविक सकल प्रहस्तित यातायात 61,308 टीईयू है। वास्तविक प्रतिमानों में विचलन अर्थात् वास्तव में प्रहस्तित यातायात आकलन से 63% कम है। यह देखा गया है कि डीपीटी और पहले कंटेनर टर्मिनल आपरेटर एबीजीकेसीटीएल के बीच किसी विवाद के कारण वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान काफी गिर गया। चूंकि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस का यातायात कंटेनर टर्मिनल परिचालक द्वारा कंटेनर यातायात प्रहस्तन पर निर्भर करता है, सीडब्ल्यूसी-सीएफएस पर इसका प्रभाव पड़ा प्रतीत हुआ कि परिणामस्वरूप सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में औसत यातायात प्रहस्तन उक्त अवधि के आकलन से 63% कम रहा।
- (ख) संबंधित अवधि के दौरान सीडब्ल्यूसी द्वारा अर्जित आय 3175.78 लाख रु. के आकलन के प्रति 1078.15 लाख रु. रही जो 66% का नकारात्मक परिवर्तन है।
- (ग) व्यय पक्ष में, तीन वर्षों का वास्तविक सकल व्यय 1808.37 लाख रु. है जबकि इसी अवधि के लिए पिछले आदेश में आकलित व्यय 2561.24 लाख रु. का था। इस प्रकार पिछले प्रशुल्क आदेश में आकलित व्यय की तुलना में कुल वास्तविक, व्यय में 29% का नकारात्मक विचलन रहा।
- (घ) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए औसत नियोजित पूंजी 3,228.91 लाख रु. की औसत आकलित पूंजी के प्रति 3,206.46 लाख रु. है। औसत नियोजित पूंजी में परिवर्तन 1% सकारात्मक है।
- (ङ) विश्लेषण वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रतिफल पूर्व घाटा 154.36 लाख रु., 138.98 लाख रु. और 436.88 लाख रु. का निकालना है जो कुल मिलाकर 730.22 लाख रु. बनता है और औसत घाटा 243.41 लाख रु. बनता है। इस प्रकार औसत नियोजित पूंजी पर औसत अर्जित प्रतिफल 7.54% ऋणात्मक निकलता है जैसा निम्नलिखित सरणी में दर्शाया गया है:-

(रु. लाख में)

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	औसत
सीडब्ल्यूसी द्वारा अर्जित प्रतिफल पूर्व वास्तविक अतिरेक/ (घाटा)	(154.36)	(138.98)	(436.88)	(243.41)
वास्तविक नियोजित पूंजी	3,329.21	3,228.91	3,128.61	3,228.91
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिफल	(4.64)%	(4.30)%	(13.96)%	(7.54)%

- (च). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए यदि वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा वास्तविक के संदर्भ में + अथवा - 20% से अधिक की विभिन्नता को दर्शाती है तो ऐसे उपार्जित लाभ/हानि के 50% को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना चाहिए। एजी की राय के अनुसार और जैसा

एमओएस द्वारा भी संसूचित किया गया है खंड 2.13 के प्रयोजन से भौतिक और वित्तीय दोनों प्रतिमान एक पूर्वापेक्षा है। इसके अतिरिक्त, एजी की राय के अनुसार, यदि भौतिक और वित्तीय दोनों ही प्रतिमानों में 20% से अधिक का अंतर है, तब अतिरेक/(घाटे) का 20% परिचालक को रखने की अनुमति दी जायेगी। यदि अतिरेक/ (घाटा) 20% के अतिरिक्त है तो उसे परिचालक और प्रयोक्ताओं के बीच 50:50 के हिसाब से बांटा जाना चाहिए। संक्षेप में, अतिरेक/ (घाटा) का 60% परिचालक के पास रखने की अनुमति है और 40% भावी प्रशुल्क में समायोजन द्वारा प्रयोक्ताओं में बांटा जाना चाहिए।

सीडब्ल्यूसी के मामले में, प्रथम दृष्टया उक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि भौतिक के साथ-साथ वित्तीय दोनों ही प्रतिमानों में यह देखा जा सकता है कि ऋणात्मक पक्ष की ओर 20% से अधिक है। जैसाकि उक्त सारणी से भी देखा जा सकता है वास्तविक प्रहस्तित यातायात आकलित स्तर से 63% कम है और अर्जित औसत आरओसीई 16% के पात्र आरओसीई प्रति (7.54%) है और विचलन 52.88% ऋणात्मक है।

सीडब्ल्यूसी ने भावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय पिछले प्रशुल्क चक्र से संबंधित घाटे के समंजन का दावा नहीं किया है। एजी की राय के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 और एमओएस द्वारा भी संसूचित, के अनुसार वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए ग्राह्य आरओसीई के पश्चात् कुल निवल घाटे का 40% यानी 2280.09 लाख रु. \times 40% = 912.04 लाख रु. भावी प्रशुल्क में समायोजित किया जाने की जरूरत है। चूंकि समंजन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के उपबंधों से उठा है 912.04 लाख रु. के निवल घाटे को 2017-18 से 2019-20 के तीन वर्षों की अवधि में समान रूप से समंजन के लिए लिया जा रहा है।

- (vii) पूर्व के पैराओं में स्पष्ट किये गए कारणों से सीडब्ल्यूसी के वर्तमान दरमानों के जो 31 मार्च, 2014 तक वैध थे, समय-समय पर सीडब्ल्यूसी के अनुरोध पर बढ़ाया जाता रहा और अंतिम विस्तार, 31 दिसंबर, 2016 तक था। वैधता में विस्तार इस शर्त के अधीन था कि 01 अप्रैल, 2014 के पश्चात की अवधि के लिए सीडब्ल्यूसी को अर्जित ग्राह्य लागत और अनुज्ञेय प्रतिफल के अतिरिक्त अतिरेक को अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क के पूरा सैट-ऑफ किया जायेगा। ऐसा होने पर वर्ष 2014-15 और 2015-16 के वास्तविक का भी सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत डीपीटी स्थित सीएफएस के आधार पर निर्धारित किया जाना होगा।

उक्त दो वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत डीपीटी स्थित सीएफएस के लेखापरीक्षित लाभ और हानि विवरण और प्रमाणित प्रथक्कृत तुलन पत्र के वास्तविकों के आधार पर, पूर्व के पैराओं में स्पष्ट की गई पद्धति का अनुपालन करते हुए लागत विवरण तैयार किया गया है और **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न है। स्थिति का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

विवरण	वास्तविक	
	2014-15	2015-16
यातायात (टीईयू में)	0.00	108.00
प्रचालन आय	0.26	10.43
कुल व्यय	409.13	406.61

विवरण	वास्तविक	
	2014-15	2015-16
वापसी से पूर्व अधिशेष/ घाटा	(408.87)	(396.17)
नियोजित पूंजी	3,028.31	2,923.81
नियोजित पूंजी पर 16% वापसी	484.53	467.81
आरओसीई के पश्चात् निवल/ (घाटा)	(893.40)	(863.98)

वर्ष 2014-15 से 2015-16 का लागत विवरण क्रमशः 893.40 लाख रु. और 863.98 लाख रु. का घाटा दर्शाता है जो कुल मिलाकर 1,757.38 लाख रु. बनता है।

जैसा पहले बताया गया है, घाटे का कारण कंटेनर टर्मिनल पर कंटेनर प्रचालन नहीं होना था जिसकी ववह से सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में वर्ष **2014-15** में कंटेनर यातायात शून्य और वर्ष **2015-16** में **108** टीईयू न के बराबर कंटेनर यातायात रहा। **(31 मार्च, 2014 तक की दरमानों की मूल वैधता में 01 अप्रैल 2014 से इतर वर्तमान दरों की वैधता के विस्तार को मंजूरी देते समय यह अनुबद्ध किया गया था कि अतिरेक, यदि कोई हो, उसे अगले प्रशुल्क चक्र में पूरा समायोजित किया जायेगा। परंतु यह देखा जाता है कि, विस्तारित वैधता अवधि के लिए कोई अतिरेक नहीं है। वास्तव में, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए घाटा हो रहा है जो मुख्यतः सीएफएस पर परिचालन नहीं होने के कारण है, जैसी सीडब्ल्यूसी ने सूचित किया है जिसके कारण पूर्व के पैराओं में स्पष्ट किये गए हैं। घाटे को अक्षुण्ण रहने दिया गया है।**

जहां तक वर्ष 2016-17 का संबंध है, यह बताया जाता है कि सीडब्ल्यूसी ने लागत विवरण आकलनों/वास्तविकों के आधार पर दिये हैं। चूंकि वर्ष 2016-17 समाप्त हो गया है, सीडब्ल्यूसी ने विशेष अनुरोध किया गया था कि वह 2016-17 वर्ष के वास्तविक के साथ प्रतिस्थापित करे जो उक्त वर्ष के लेखापरीक्षित /प्रारूप वार्षिक लेखाओं के साथ लागत विवरण में दिये गए आंकड़ों के साथ विधिवत् समाधान करते हुए होने चाहिए। 2016-17 के आकलनों को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप, आगामी वर्षों के अर्थात् 2017-18 से 2019-20 के आकलनों की समीक्षा करके आशोधित किया जाए यदि आवश्यक हो तो वर्ष 2016-17 के वास्तविकों के संदर्भ में करें। तथापि, सीडब्ल्यूसी ने बताया कि वर्ष 2016-17 के लेखापरीक्षित लेखे पूरे होने पर ही प्रस्तुत किये जायेंगे। तब तक उसके द्वारा 2016-17 के प्रस्तुत आकलनों के अनुसार कार्य कर सकता है। इस मामले की अंतिमता तक सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 के वास्तविकों के साथ अद्यतन लेखाविवरण प्रस्तुत नहीं किया है। वास्तविकों के लिए अनिश्चित काल तक प्रतीक्षा करते रहना और सीडब्ल्यूसी-सीएफएस पर दतर्थ आधार परिचालन करती रहे संभव नहीं है। उक्त स्थिति को देखते हुए, सीडब्ल्यूसी का प्रस्ताव वर्ष 2016-17 के आकलनों/वास्तविकों के आधार पर सुविचारित किया जाता है जिसकी समीक्षा अगले प्रशुल्क संशोधन के समय वास्तविकों से की जायेगी।

- (viii) वर्ष 2017-18 से 2019-20 के अगले प्रशुल्क चक्र के प्रशुल्क निर्धारित के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागत प्रपत्रमें अगले नीत वर्षों के लिए आकलनों की अपेक्षा है जो तत्काल पूर्व के वर्ष के वास्तविकों पर आधारित हों। जैसा पहले बताया गया है, सीडब्ल्यूसी ने डीपीटी द्वारा यथा

पुष्ट, 2016-17 के वास्तविक यातायात आंकड़ों के सिवा, वर्ष 2016-17 के वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत नहीं किया है।

जैसा पहले उल्लेख किया गया है, सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2014-15 के कोई कंटेनर प्रहस्त नहीं किया है और वर्ष 2015-16 के सीडब्ल्यूसी ने मात्र 108 कंटेनर प्रहस्त किये हैं। अतः भावी आकलनों के लिए 2015-16 के आंकड़ों को आधार बनाना उपयुक्त नहीं होगा क्योंकि बीओटी प्रचालक द्वारा कंटेनर टर्मिनल का प्रचालन न करने के कारण सीडब्ल्यूसी पूरी तरह कार्यरत नहीं रहा।

उक्त स्थिति को देखते हुए, वर्ष 2016-17 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत आकलनों/वास्तविकों पर सुविचार किया जाता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत और बाद के पैराओं में स्पष्ट किये गए कारणों से कुछेक मदों के लिए आशोधित वर्ष 2016-17 के आकलनों/ वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के आकलनों का विश्लेषण किया जाता है।

क्योंकि लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2016-17 के आंकड़े आकलनों/वास्तविकों पर आधारित हैं, इनकी समीक्षा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार वर्ष 2017-18 से 2019-20 की समीक्षा के साथ आगामी प्रशुल्क संशोधन के दौरान वास्तविकों के साथ की जायेगी।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि इस प्राधिकरण ने 27 फरवरी 2017 के आदेश में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरों को सीडब्ल्यूसी द्वारा एचएंडटी ठेकेदार अर्थात् मैसर्स अबरार फार्वाडर के साथ आईएसओ कंटेनर के डीपीटी के कंटेनर यार्ड और सीएफएस – सीडब्ल्यूसी के बीच के प्रहस्तन और परिवहन तथा विभिन्न अनुषंगी परिचालनों के लिए किया गया।

27 फरवरी, 2017 के आदेश में उक्त निर्णय को देखते हुए, 2016-17 के आकलनों को भावी प्रशुल्क चक्र के एक भाग के रूप में समझा जाता है और अंतिम प्रशुल्क निर्णय फरवरी 2017 से यथानुपात आकलनों पर आधारित होगा।

- (ix) सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 किये जाने वाले यातायात का अनुमान 11,000 टीईयू किया है और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः 52,300 टीईयू, 55,750 टीईयू और 59,400 टीईयू लगाया है।

डीपीटी के अनुसा, वर्ष 2016-17 के सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में प्रहस्त यातायात 10,207 टीईयू है। चूंकि डीपीटी ने वर्ष 2016-17 में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात बताया है, इसलिए उसका प्रयोग हमारे द्वारा तैयार किये गए लागत विवरण में सुविचारित किया जाता है।

यहां यह उल्लेख करना उचित है कि लाइसेंस करार (एलए) का खंड 3.8.1 अनुबद्ध करता है कि सीडब्ल्यूसी कंटेनर टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किये जाने वाले इम्पैक्स कंटेनर के 36% प्रवाह क्षमता की गारंटी देना। सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित यातायात प्रक्षेपणों की उपयुक्तता के बारे में किये गए एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में, डीपीटी ने साफ तौर पर बताया कि सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित यातायात प्रक्षेपणों की उपयुक्तता पर कोई विशेष टिप्पणी नहीं की जा सकती। तथापि, डीपीटी ने 3 परिदृश्यों में यातायात प्रक्षेपणों के बारे में निम्नवत् बताया:

- (क) परिदृश्य-1: नवीनतम बजट आकलनों के अनुसार, डीपीटी द्वारा वर्ष 2017-18 (आरबीई) और 2018-19 (बजट आकलन) में 1.45 लाख टीईयू तथा 1.80 लाख टीईयू प्रहस्त किये जाने की संभावना है। तदनुसार, एलके उपबंधों के अनुसार इन दो वर्षों के लिए 36%

कंटेनर प्रक्षेपण क्रमशः 52,200 टीईयू और 64,800 टीईयू बनता है। डीपीटी ने इस परिदृश्य के अंतर्गत वर्ष 2019-20 के प्रक्षेपण यह कहते हुए नहीं भेजे हैं कि वित्तीय वर्ष 2019-20 के लिए बजट आकलन का पूर्वानुमान नहीं लगाया गया है।

- (ख) परिदृश्य-2: 2011 में सभी महापत्तनों के लिए मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिये गए 2010-2020 के मैरीटाइम एजेंडा के अनुसार, दीनदयाल पत्तन को 2016-17 से 2019-20 के दौरान क्रमशः 3.20, 3.40, 3.60 तथा 3.80 लाख टीईयू प्रहस्ति करने का प्रक्षेपण था। तदनुसार, इन वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी के प्रक्षेपण क्रमशः 1.52; 1.224; 1.296; तथा 1.368 टीईयू बैठता है। तदनुसार, इस परिदृश्य के अंतर्गत डीपीटी ने उसी अवधि के लिए कंटेनर यातायात प्रक्षेपणों का 36% सीडब्ल्यूसी के लिए क्रमशः 1,15,200 टीईयू, 1,22,400 टीईयू, 1,29,600 टीईयू और 1,39,800 टीईयू निकाला है।
- (ग) परिदृश्य-3: दीनदयाल पत्तन पर मैसर्स मकैजी कंसलटेंट्स द्वारा प्रस्तुत नवीनतम और अंतिम रिपोर्ट के अनुसार पत्तन को 2020 के दौरान 1 से 6 लाख टीईयू के बीच प्रहस्त करने का प्रक्षेपण किया गया है। इस प्रकार सीडब्ल्यूसी के प्रक्षेपण (इम्पैक्स का 36%) को 0.36 से 2.16 लाख टीईयू के बीच लिया जा सकता है। कंसलटेंट द्वारा 2016-17 से 2018-19 के लिए वर्ष वार प्रक्षेपण नहीं दिया गया है।

डीपीटी ने उक्त तीनों परिदृश्यों के अंतर्गत सीडब्ल्यूसी के यातायात प्रक्षेपण भेजे हैं परंतु यह नहीं बताया कि उनमें से किस पर वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए सुविचार किया जाये।

डीपीटी द्वारा परिदृश्य 3 के अंतर्गत यातायात प्रक्षेपण वर्ष-वार नहीं है। जहां तक परिदृश्य 2 की बात है डीपीटी द्वारा प्रस्तुत सीडब्ल्यूसी के वर्ष 2016-17 के लिए यातायात प्रक्षेपण 3.20 लाख टीईयू है। जबकि स्वयं डीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में प्रहस्तित कंटेनर यातायात 10,207 टीईयू है। डीपीटी द्वारा परिदृश्य 1 के अंतर्गत सीडब्ल्यूसी के यातायात प्रक्षेपण आरआई 2017-18 और बीई 2018-19 के आधार पर डीपीटी द्वारा प्रक्षेपित यातायात सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए किये गए प्रक्षेपणों के निकट पाया गया है।

वर्ष 2017-18 के लिए, सीडब्ल्यूसी ने कंटेनर यातायात का प्रक्षेपण 52,300 टीईयू किया है जो डीपीटी द्वारा किये गए 52,200 टीईयू के यातायात प्रक्षेपण के काफी निकट है। अतः वर्ष 2017-18 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा किये गए प्रक्षेपण को सुविचार में लिया जाता है। वर्ष 2018-19 के लिए सीडब्ल्यूसी ने कंटेनर यातायात प्रक्षेपण 55,750 टीईयू किया है। जबकि, बीई के आधार पर डीपीटी ने सीडब्ल्यूसी का यातायात 64,800 टीईयू प्रक्षेपित किया है। वर्ष 2018-19 के लिए डीपीटी द्वारा प्रक्षेपित 64,800 टीईयू पर सुविचार किया जाता है।

वर्ष 2019-20 के संबंध में, डीपीटी द्वारा इस वर्ष के यातायात प्रक्षेपणों के अभाव में, वर्ष 2017-18 पर वर्ष 2018-19 में कंटेनर यातायात प्रक्षेपण से वृद्धि यानी 23.90% को वर्ष 2019-20 के लिए सुविचार में लिया जाता है। तदनुसार, 2018-19 के लिए लागत विवरण में हमारे द्वारा सुविचारित आशोधित यातायात प्रक्षेपण सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित 59,400 टीईयू के स्थान पर 80,287 टीईयू है। उक्त तीनों वर्षों के आशोधित यातायात अनुमान सीडब्ल्यूसी द्वारा निर्धारित 1.4 लाख टीईयू की सीएफएस की क्षमता के भीतर ही है।

(x) (क) विशेष अनुरोध और नियमित अनुवर्तन के बावजूद, सीडब्ल्यूसी ने जनवरी, 2012 के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमोदित दरमानों के अनुसार, दरमानों में निर्धारित प्रत्येक प्रशुल्क मद के संबंध में आय का विस्तृत परिकलन नहीं भेजा है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत आय के आकलन में पायी गई कमियों और हमारे द्वारा किये गए आशोधन निम्नवत् स्पष्ट किये जाते हैं:-

(i) सीडब्ल्यूसी द्वारा भेजी गई राजस्व की गणना से देखा जा सकता है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित यूनिट दर (भंडारण प्रभार की यूनिट दर के सिवाय) इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2012 के आदेश में अनुमोदित यूनिट दर से मेल नहीं खाती। अतः आय के आकलन में पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश निर्धारित दरों को लागू करते हुए और आशोधित यातायात प्रक्षेपणों को सुविचार में लेते हुए ठीक कर दिया गया है।

(ii) वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रक्षेपित 11000 टीईयू, 52300 टीईयू, 55750 टीईयू और 59400 टीईयू के लिए कुल आयातात में से सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए भरे कंटेनर से आय के आकलन के लिए क्रमशः 5000 टीईयू, 30000 टीईयू, 31200 टीईयू और 32400 टीईयू को लिया है। परिवहन के संबंध में खाली कंटेनरों से आय के आकलनों के लिए, सीडब्ल्यूसी ने उसके द्वारा भरे कंटेनरों के समान यातायात प्रक्षेपणों पर सुविचार किया है। यह सीडब्ल्यूसी द्वारा फार्म ख में प्रस्तुत खाली कंटेनरों 6000 टीईयू, 22300 टीईयू, 24550 टीईयू और 27000 टीईयू के यातायात प्रक्षेपणों से मेल नहीं खाता। हमारे द्वारा तैयार किये गए संशोधित लागत विवरण में इस अंतर को ठीक कर दिया गया है।

फार्म 2ख में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए भरे कंटेनरों और खाली कंटेनरों के हिस्से को सीडब्ल्यूसी द्वारा यथा आकलित को हमारे द्वारा सुविचारित परिवर्तित यातायात प्रक्षेपणों पर सुविचार किया गया है। वर्ष 2016-17 के लिए, भरे कंटेनर और खाली कंटेनर राजस्व आकलन के लिए डीपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक के अनुसार 8165 टीईयू और 2042 टीईयू पर विचार किया जाता है।

(iii) जैसा पहले बताया गया है, सीडब्ल्यूसी ने, विशेष अनुरोध के बावजूद, दरमानों में निर्धारित प्रत्येक प्रशुल्क मद के आय के आकलन नहीं दिये हैं। सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित आय कुछेक प्रशुल्क मदों अर्थात् कार्टिंग, निर्यात परिचालन के लिए मूवमेंट और स्टफिंग तथा आयात परिचालनों के लिए डी-स्टफिंग, मूवमेंट और सुपुर्दगी तक ही सीमित है।

यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि 2012 की पिछली प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में, सीडब्ल्यूसी ने प्रत्येक प्रशुल्क मद की आय आकलित की थी जिसे थोड़े-बहुत संशोधनों के साथ इस प्राधिकरण ने सुविचार में लिया था। तथापि, जैसा वर्तमान संशोधन प्रक्रिया में पहले बताया गया है, बार-बार अनुरोध करने के बावजूद सीडब्ल्यूसी ने यह कहते हुए प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए राजस्व का

आकलन नहीं किया है कि वे उन सेवाओं का आकलन नहीं कर सकते जिसे प्रयोक्ता प्राप्त करते हैं।

सीडब्ल्यूसी द्वारा अन्य सेवाओं प्राप्त करने वाले संभावित मिश्रित कंटेनरों के विस्तृत व्यौरा न भेजे जाने पर, अन्य सेवाओं के लिए प्रशुल्क मदों का राजस्व जिसके लिए सीडब्ल्यूसी ने राजस्व का आकलन नहीं किया है, हमारे द्वारा आकलित किया गया है। हमने कोर सेवाओं के राजस्व के 17.68% पर अन्य सेवाओं से औसत राजस्व लेते हुए आकलन किया है जिसके लिए सीडब्ल्यूसी ने राजस्व का आकलन पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित सीडब्ल्यूसी के आकलनों से प्राप्त स्थिति के आधार पर निकाला है।

- (ख) सीडब्ल्यूसी ने यह विचार करते हुए भंडारण प्रभारों से आय का आकलन किया है कि आयात भरे कंटेनर यातायात का 30% भंडारण सुविधा का लाभ उठायेंगे। निशुल्क अवधि से आगे भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाले कंटेनरों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित प्रभारीय दिवसों की संख्या और भंडारण सुविधा का लाभ प्राप्त करने वाले कंटेनरों के प्रतिशत हिस्से, सीडब्ल्यूसी द्वारा यथासुविचारित, पर भरोसा किया जाता है। इस प्रकार, वर्तमान प्रशुल्क पर सीडब्ल्यूसी द्वारा यथाआकलित भंडारण आय पर विश्वास करते हुए आशोधित आयातात आकलनों के आधार पर सुविचार किया जाता है।
- (ग). उपरोक्त के अधीन, वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2019-20 के लिए वर्तमान प्रशुल्क पर कुल आय क्रमशः 408.84 लाख रु., 2163.30 लाख रु., 2249.83 लाख रु. और 2336.36 लाख रु. के प्रति वर्ष 2016-17, 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए 509.30 लाख रु., 2097.64 लाख रु., 2559.82 लाख रु. और 3122.36 लाख रु. होगी।
- (xi) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंध 2.5.1 में यह अपेक्षा की गई है कि महापत्तनों/टर्मिनल आपरेटरों के व्यय संबंधी प्रक्षेपण, भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी जिन्सों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य में उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। इस प्राधिकरण ने यह निर्णय किया है कि वित्तीय वर्ष 2017-18 में निर्णय किए जाने वाले महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों के प्रशुल्क संबंधी सभी मामलों में व्यय संबंधी प्रक्षेपणों के लिए 2% के बढत कारक की अनुमति दी जाए। अतः सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि कारक को संतुलित किया जाता है और जहाँ कहीं भी यह 2% से अधिक होगा इसे 2% पर सुविचार किया जायेगा।
- (ख) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत के आकलन के लिए मानवशक्ति का संख्याबल वर्ष 2016-17 के लिए 9 और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए 12 आकलित किया है जिस पर विश्वास किया जाता है।
- प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम तथा अनुरक्षण श्रम की सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित औसत लागत वर्ष 2016-17 के दौरान 9.50 लाख रु. प्रति वर्ष है। प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की औसत लागत का आकलन में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए संबंधित

पिछले वर्षों की तुलना में 20%, 3% और 3% प्रति वर्ष की वृद्धि देखी गई है। हमारे विश्लेषण में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 2% के वृद्धि कारक को लागू करके संतुलित कर दिया गया है।

- (ग) वर्ष 2016-17 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत, जब सीडब्ल्यूसी ने 108 टीईयू के नगण्य यातायात को प्रहस्तन किया था। 12.05 लाख रु. है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 के लिए 20.25 लाख रु. मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलित किये हैं। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए इस लागत मद का आकलन पिछले वर्षों के आकलनों पर 5% का वार्षिक वृद्धि कारक लागू किया है।

हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2016-17 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण लागत आकलन को आधार मानकर और 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2% वार्षिक वृद्धि लागू करके आकलित किया गया है। सीडब्ल्यूसी ने 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए सकल ब्लॉक में संवर्धन का कोई आकलन नहीं किया है।

- (घ) सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए क्रमशः 11.91 लाख रु., 76.81 लाख रु., 85.87 लाख रु., की रायल्टी का आकलन किया है। सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि वह अपने राजस्व में से प्रति टीईयू आधार पर रायल्टी का भुगतान करता है और यह राजस्व बांटने का मॉडल नहीं है। अतः सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि रायल्टी पर व्यय को पास-श्रू के रूप में समझा जाये। इस संबंध में पिछली अवधि के विश्लेषण में पहले बताये गए कारणों से यह प्राधिकरण सीडब्ल्यूसी द्वारा डीपीटी को संदेय रायल्टी को, वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में, लागत के रूप में स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है।

- (ङ) व्यय की एक प्रमुख मद बाजार सुविधा भुगतान (एमएफपी) है जो सीडब्ल्यूसी द्वारा आउट-सोर्स की गई सेवाओं के लिए है। सीडब्ल्यूसी ने 26 जुलाई 2016 को किये गए करार की प्रति भेजी है। यह करार सीडब्ल्यूसी द्वारा एचएंडटी ठेकेदार अर्थात् मैसर्स अबरार फार्वाडर के साथ आईएसओ कंटेनर के डीपीटी के कंटेनर यार्ड और सीएफएस – सीडब्ल्यूसी के बीच के प्रहस्तन और परिवहन तथा विभिन्न अनुषंगी परिचालनों के लिए किया गया। संविदा दर्शाता है कि दरें चार वर्ष के लिए वैध है अर्थात् 25 जुलाई 2020 तक।

सीडब्ल्यूसी ने पुष्टि की है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा किया गया करार आय कर अधिनियम में लेनदेन के संबंध में दूरी बनाये रखने के उपबंधों का अनुपालन करता है।

सीडब्ल्यूसी ने बार-बार के अनुस्मारकों के बाद, एमएफपी के आकलन की गणना प्रस्तुत की। सीडब्ल्यूसी द्वारा भेजी गए एमएफपी के गणना का अवलोकन करने पर यह पाया गया कि खाली कंटेनरों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित यूनिट दर सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत संविदा की प्रति में दी गई संविदा दर से मेल नहीं खाते हैं। संविदा दर सी बार्ड से 15 कि.मी. तक खाली कंटेनरों की ढुलाई के लिए परिवहन की यूनिट दर 1200 रु. प्रति टीईयू है जबकि सीडब्ल्यूसी ने 650 रु. प्रति टीईयू को विचार में लिया है। 650 रु. प्रति टीईयू कांडला सीएफएस से/को सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के परिवहन के लिए है। आय के आकलन के साथ-साथ खाली कंटेनरों की ढुलाई का 2012 के आदेश में यार्ड से 15 कि.मी. तक के परिवहन के लिए यूनिट दर 1300/-रु. टीईयू अनुमोदित की गई थी। अतः

एमएफसी के अनुमान को खाली कंटेनरों के संदर्भ में संविदा में उल्लिखित दर के आधार पर और आशोधित यातायात प्रक्षेपणों को ध्यान में रखते हुए आशोधित कर दिया गया है। ऐसा ही अंतर आय के आकलन में पाया गया है, जिसे यथोपरि ठीक कर दिया गया है।

सीडब्ल्यूसी ने विशेष अनुरोध किया जाने के बावजूद भी, संविदा दर के अनुसार आऊटसोर्स की गई प्रत्येक सेवा का आकलन प्रस्तुत नहीं किया है। जैसा पहले स्पष्ट किये गए आय के आकलन में किया गया है, एमएफपी का आकलन भी अन्य सेवाओं से आय के आकलन के लिए अपनायी गई पद्धति का अनुपालन करते हुए सेवाओं की अन्य मदों के लिए संविदा में निर्धारित दरों पर किया गया है।

संविदा आधार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा अन्य सेवाओं से आय के आकलन के लिए अपनायी गई पद्धति का अनुपालन करते हुए आऊटसोर्स के गई सेवाओं के लिए यूनिट दरों में किसी वार्षिक वृद्धि का प्रावधान नहीं करती है।

संविदा पर आऊटसोर्स की गई सेवाओं के लिए यूनिट दर में वार्षिक वृद्धि का प्रावधान नहीं करती और इसलिए एमएफपी का आकलन करते समय यूनिट दर में किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया गया। उक्त आशोधनों के अधीन वर्ष 2016-17, 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमश 259.50 लाख रु., 1557.00 लाख रु., 1619.28 लाख रु. और 1681.56 लाख रु. के प्रति वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए हमारे द्वारा यातायात प्रक्षेपणों रप कुल एमएफपी भुगतान 450.40 लाख रु., 1857.26 लाख रु., 2266.68 लाख रु. और 2765.06 लाख रु. आकलित किया गया है।

खाली कंटेनरों की संविदा दर पर दुलाई की दर में बेमेल के कारण और हमारे द्वारा वर्ष 2018-19 से 2019-20 के लिए सुविचारित आशोधित यातायात प्रक्षेपण के हवाले से भी हमारे द्वारा किया गया आकलन सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित से अधिक प्रतीत होता है, जिसे ठीक कर दिया गया है।

- (xii) सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए उनके द्वारा आकलित पट्टा किराया की गणना भेजी है। सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित पट्टा किराये 1.4 लाख वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए है और इस पर वर्ष 2016-17 के लिए प्रति वर्ष 115.31 लाख रु. प्रति वर्ष मीटर प्रति वर्ष की यूनिट दर लागू की गई है। बाद के वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी ने एलए में विशिष्ट उपबंध को देखते हुए पिछले वर्ष के आकलन पर 5% वार्षिक वृद्धि लागू की है। सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित पट्टा किराये की यूनिट दर को इस प्राधिकरण द्वारा कांडला भूमियों के लिए अनुमोदित पट्टा किराये के साथ सह-संबद्ध नहीं किया जा सकता। इस संबंध में डीपीटी से विशेष तौर पर यह पूछा गया कि वह यह पुष्टि करे कि वर्ष 2016-17 से 2019-20 तक सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित पट्टा किराया एलए के उपबंधों के अनुरूप है, डीपीटी ने बताया कि सीडब्ल्यूसी ने पट्टा किराये लाइसेंस करार के अनुसार ही आकलित किये हैं। ऐसा है तो सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित पट्टा किरायों का उक्त वर्षों में प्रत्येक के लिए सुविचार में लिया जाता है।
- (xiii) 2016-17 से 2019-20 के वर्षों के लिए आकलित मूल्यहास वर्ष 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए वास्तविक मूल्यहास 93.80 लाख रु. के प्रति प्रत्येक वर्ष के लिए 96.78 लाख रु. है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005-16 का खंड 2.7.1. अनुबद्ध करता है कि मूल्यहास

का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाये गए जीवन मानदंडों के साथ सीधी रेखा विधि आधार पर या रियायत करार में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर जो भी अधिक हो, किया जायेगा। इसलिए, सीडब्ल्यूसी को यह पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया गया था कि क्या उसके द्वारा सुविचारित मूल्यहास दर कंपनी अधिनियम, 2013 के उपबंधों पर आधारित है।

इस संबंध में, सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि सीडब्ल्यूसी संसद के अधिनियम के द्वारा निगमित किया गया एक निगम हैं और यह कंपनी अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत नहीं है। इसलिए, कंपनी अधिनियम, 2013 के अंतर्गत निर्धारित दरें उन पर लागू नहीं होती है। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि उसके खाते में सुविचारित मूल्यहास भंडारण निगम अधिनियम 1962 के अंतर्गत निर्धारित दरों के अनुसार सीधी रेखा पद्धति के अंतर्गत है और इसका ही लागत विवरण में अनुपालन किया गया है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि, पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया था कि मूल्यहास का निर्णय आस्तियों के जीवनोपयोगी आधार पर निगमित कार्यालय द्वारा लिया जाता है। सीडब्ल्यूसी द्वारा मूल्यहास की विधि को इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा किये गए स्पष्टीकरण के आधार पर, चालू प्रशुल्क संशोधन में सीडब्ल्यूसी द्वारा परिकलित मूल्यहास को मामूली से आशोधनों के साथ सुविचार में लिया जाता है। वर्ष 2015-16 के वार्षिक लेखाओं में सूचित वास्तविक मूल्यहास 93.80 लाख रु. है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 से 2019-20 के दौरान किसी संवर्धन का आकलन नहीं किया है। इसलिए मूल्यहास को वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक मूल्यहास के आधार पर वर्ष 2016-17 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 93.80 लाख रु. लिया जाता है।

- (xiv) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के साथ-साथ वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा इन वर्षों के भेजे गए लाभ तथा हानि विवरणों में शून्य सूचित की है। सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 के लिए आकलित बीमा लागत क्रमशः 4.28 लाख रु., 5.25 लाख रु., 6.21 लाख रु. और 7.01 लाख रु. है। लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों के समर्थन के लिए वर्ष 2016-17 के दौरान लिए गए बीमा कवर की प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किये जाने पर सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2017-18 के बीमा कवर की प्रति भेज दी। उसका अवलोकन करने पर, यह पाया गया था कि यह डीपीटी स्थित सीएफएस सहित सीडब्ल्यूसी के विभिन्न सीएफएस परिचालनों से संबंधित हैं। इसके विशिष्ट रूप से यह नहीं बताया गया कि बीमा प्रीमियम की राशि डीपीटी स्थित सीडब्ल्यूसी-सीएफएस से संबंधित है। उक्त स्थिति को देखते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए आकलित बीमा लागत पर विश्वास किया जाता है।

बीमा लागत में संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों के प्रति वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक क्रमशः 22.66%, 18.29% और 12.88% वृद्धि होने का आकलन किया गया है। तथा तथ्य के बावजूद कि इन वर्षों के दौरान सकल ब्लॉक में किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं है। इस संबंध में सीडब्ल्यूसी से स्पष्टीकरण मांगे जाने पर सीडब्ल्यूसी ने बताया कि बीमा लागत में वृद्धि उस कार्यों बीमा का प्रभाव है जो सीएफएस में प्रहस्तन/भंडारित किया जाएगा। सीडब्ल्यूसी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर वर्ष 2017-18 के लिए बीमा लागत सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित स्तर पर सुविचार में ली जाती है। उसके बाद के दो वर्षों के लिए, हमारे द्वारा आशोधित यातायात प्रक्षेपणों

को ध्यान में रखते हुए, और सीडब्ल्यूसी द्वारा दिये गए उक्त स्पष्टीकरण को देखते हुए, सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित बीमा लागत को हमारे द्वारा सुविचारित संवर्धित यातायात प्रक्षेपणों के लिए आनुपातिक रूप से समायोजित किया जाता है। वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए संशोधित बीमा लागत विवरण सुविचारित क्रमशः 4.28 लाख रु., 5.25 लाख रु., 7.22 लाख रु. और 9.47 लाख रु. है।

- (xv). सीडब्ल्यूसी ने वर्तमान प्रशुल्क चक्र में आस्तियों के सकल ब्लॉक में किसी संवर्धन क आकलन नहीं किया है। वर्ष 2015-16 के वार्षिक लेखाओं में प्रदर्शित निवल स्थायी आस्तियों को आधार के रूप में लेते हुए और सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित उक्त अवधि के प्रत्येक वर्ष का मूल्यहास घटा कर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए आस्तियों पर सुविचार किया जाता है। अपरिशोधित अपफ्रंट शुल्क पर प्रतिफल परिकलन के लिए नियोजित पूंजी के एक भाग के रूप में विचार में लिया जाता है। इस प्रकार, नियोजित पूंजी में आस्तियों का एक निवल ब्लॉक और अपरिशोधित अपफ्रंट शुल्क शामिल है जो वर्ष 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः 2891.30 लाख रु., 2714.80 लाख रु., 2610.30 लाख रु. और 2505.79 लाख रु. बनाता है, को इस विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।

- (xvi). सीडब्ल्यूसी ने प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय का वर्ष 2016-17 के लिए आकलन 35.94 लाख रु. किया है। इसे आधार मानते हुए सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 में इस मद के आकलन के लिए 5% वार्षिक वृद्धि लागू की है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए इस आकलन को 2% वार्षिक वृद्धि दर लागू करते हुए आशोधित किया है।

वर्ष 2016-17 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित सामान्य उपरिव्यय 110.00 लाख रु. है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए पिछले वर्षों के आकलनों पर क्रमशः 9.1%, 8.3% एवं 7.7% वृद्धि कारक लागू किया है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 2% वार्षिक वृद्धि कारक लागू करके आशोधित किया जाता है।

- (xvii). सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए वित्त और विविध आय 4.15 लाख रु., 20.15 लाख रु., 21.03 लाख रु. और 22.18 लाख रु. सुविचारित की है। सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित एफएमआई पर विश्वास किया जाता है और इस विश्लेषण में सुविचार के लिए लिया जाता है।

- (xviii). सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 से 2019-20 की अवधि के प्रत्येक वर्ष के लिए आरंभिक व्यय और अपफ्रंट भुगतान को बट्टे खाते डालने का आकलन 11.40 लाख रु. किया है। जैसा पहले बताया गया है सीडब्ल्यूसी द्वारा भेजे गए लेखापरीक्षित लाभ और हानि विवरण आरंभिक और अपफ्रंट शुल्क की बट्टे-खाते डाली गई राशि पिछली अवधि के लिए 10.70 लाख रु. है जिस पर पूर्वावधि विश्लेषण में सुविचार किया गया था। तदनुसार, वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए इस मद का पिछली अवधि के लेखापरीक्षित लाभ और हानि खाते में दिये गए आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2016-17 से 2019-20 की अवधि के प्रत्येक वर्ष के लिए 10.70 लाख रु. पर ही सुविचार किया जाता है।

- (xix). दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार, नकद अधिशेष का परिकलन, संशोधित नकद खर्च के एक माह के आधार पर किया गया है। सीडब्ल्यूसी ने सूची को 'शून्य' माना है। सीडब्ल्यूसी द्वारा उपलब्ध करायी गई वास्तविक चालू देयताओं के अभाव में वर्ष 2015-16 के लिए चालू आस्तियों तथा चालू देयताओं की दर 1:3 है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष की चालू देयता निकालने के लिए इसी दर को लागू किया गया है।

कार्यकारी पूंजी ऋणात्मक आंकड़े में परिणत हुई है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, सीडब्ल्यूसी ने निवल स्थिर आस्तियों को उस सीमा तक घटा दिया है कि कार्यकारी पूंजी ऋणात्मक हो जाए। तथापि, कार्यकारी पूंजी को 'शून्य' रूप में लिया जाता है।

- (xx). उक्त संशोधन के अध्यधीन 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 तक के वर्षों के लिए नियोजित पूंजी क्रमशः 2819.30 लाख ₹., 2714.80 लाख ₹., 2610.30 लाख ₹. एवं 2505.79 लाख ₹0 को इस विश्लेषण में माना जाता है।

- (xxi). जैसा पहले बताया गया है, सीडब्ल्यूसी ने पिछली प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में पुष्ट की गई टर्मिनल क्षमता के अनुरूप टर्मिनल की क्षमता 1.4 लाख टीईयू बनाये रखी है। सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 के लिए उसके द्वारा 7.86%, 37.36%, 39.82% और 42.43% के प्रक्षेपित यातायात लेते हुए क्षमता उपयोग का आकलन किया है।

हमारे द्वारा विचार में लिये गए आशोधित प्रक्षेपित यातायात और 1.40 लाख टीईयू की क्षमता के निर्धारण पर सुविचार करते हुए सीएफएस का क्षमता उपयोग वर्ष 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः 7.29%, 37.36%, 46.29% और 57.35% निकलता है।

जैसा पहले बताया गया है, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में, नियोजित पूंजी पर पूरे रिटर्न (आरओसीई) का दावा करने के लिए 60% न्यूनतम क्षमता उपयोग निर्धारित किया गया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंध 2.9.11 में यह विनिर्धारित है कि यदि प्राइवेट आपरेटर द्वारा किया गया निवेश, रियायत करार के अंतर्गत उल्लिखित अनिवार्यताओं के अनुसार है तो इसे आरओसीई के लिए माना जाएगा, भले ही पूर्णक्षमता उपयोग प्राप्त न किया गया हो, पिछले संशोधन के दौरान चूंकि सीडब्ल्यूसी द्वारा किया गया निवेश लाइसेंस करार के अनुसार पाया गया था, इसलिए उस आदेश में दिये गए कारणों की वजह से प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संबंधित उपबंधों के अनुसार 16% का पूरा आरओसीई अनुमत किया गया था, यद्यपि पिछले प्रशुल्क संशोधन में सीडब्ल्यूसी के क्षमता उपयोग का आकलन 60% से कम था।

वर्तमान प्रस्ताव में, सीडब्ल्यूसी ने आरओसीई का परिकलन 15% पर किया है और इसे क्षमता उपयोग के लिए समंजित किया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.2. के अनुसार आरओसीई के नियमित वार्षिक समीक्षा के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 26 मई 2017 के अपने पत्र संख्या टीएएमपी/27/2005-विविध के द्वारा सीडब्ल्यूसी सहित सभी बीओटी प्रचालकों को संसूचित किया कि वर्ष 2017-18 में निर्णित किये जाने वाले सभी मामले में ग्राह्य आरओसीई 16% है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.10 के अनुसार, सीडब्ल्यूसी 16% आरओसीई का पात्र है। ऐसा होने पर, हमारे परिकलन में

वर्ष 2016-17 से 2019-20 की अवधि के प्रत्येक वर्ष के लिए 16% आरओसीई को विचार में लिया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2005 का खंड 2.9.11. अनुबद्ध करता है कि यदि निजी प्रचालन द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के दायित्वों के अनुसार है तो उसकी आरओसीई के लिए गणना की जायेगी चाहे पूरा क्षमता उपयोग न भी प्राप्त किया गया हो।

जैसा पहले बताया गया है, एलए का परिशिष्ट 6 निवेश का पूरा ब्यौरा बताता है कि जब कंटेनर यातायात 5000 टीईयू प्रति माह पर पहुंचेगा तो दूसरे चरण में क्या-क्या विभिन्न उपस्कर/सिविल कार्य आवश्यक होंगे। सीडब्ल्यूसी ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पुष्टि की थी कि उनके द्वारा 2008-09 के बाद से 5000 टीईयू के प्रति माह कभी भी प्राप्त नहीं किया है। अतः वह निवेश के दूसरे चरण का पात्र नहीं है। इस प्रक्रिया में भी सीडब्ल्यूसी ने ऐसे यातायात प्रक्षेपण आकलित किये हैं जो 5000 टीईयू प्रति माह से कम बनते हैं। हमारे द्वारा आशोधित यातायात प्रक्षेपण वर्तमान निवेश स्तर पर सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलित 1.4 लाख टीईयू की क्षमता के भीतर हैं। अतः कपैक्स एलए के अनुसार है इसलिए सीडब्ल्यूसी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार 16% के पूरे आरओसीई का पात्र है। उक्त स्थिति को देखते हुए, खंड 2.9.11 के अनुसार 16% का पूरा आरओसीई विचार में लिया जाता है। यह इस प्राधिकरण द्वारा पिछले आदेश में लिए गए निर्णय के अनुरूप है।

संक्षेप में 16% आरओसीई सुविचारित है। निरपेक्ष रूप से आरओसीई सीडब्ल्यूसी द्वारा सुविचारित से अधिक ही निकलता है क्योंकि सीडब्ल्यूसी ने उसके द्वारा परिकलित ऋणात्मक कार्यशील पूंजी को घटा दिया है। जबकि वीओटी प्रचालकों के सभी अन्य प्रशुल्क मामलों में अपनायी गई पद्धति और सीडब्ल्यूसी द्वारा 15% आरओसीई के प्रति 16% के पूरे आरओसीई को और क्षमता उपयोग के प्रति समंजित को ध्यान में रखते हुए भी हमारे द्वारा परिकलित कार्यशील पूंजी शून्य निकलती है।

- (xxii). उक्त विश्लेषण के अधीन, सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तविक/आकलनों के आधार पर दायर वर्ष 2016-17 और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए आकलन के लागत विवरण को जनवरी, 2012 के आदेश के अंतर्गत पिछले प्रशुल्क में अनुमोदित दरों पर आशोधित किया गया है। आशोधित लागत विवरण **अनुलग्नक - III** के रूप में संलग्न है। वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण में प्रकटित परिणामों का सारांश नीचे दिया जाता है:-

(रु. लाख में)

विवरण	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	योग
प्रचालन आय	509.30	2097.64	2559.82	3122.36	8289.11
आरओसीई के बाद निवल घाटा	(-)947.45	(-)1045.26	(-)991.39	(-)926.75	(-)3910.85
प्रचालन आय के % के रूप में निवल घाटा	(-)186.03%	(-)49.83%	(-)38.73%	(-)29.68%	(-)76.07% (औसत.)

उक्त सारणी ग्राह्य लागत और अनुज्ञेय आरओसीई के पश्चात् वर्ष 2016-17 और 2017-18 से 2019-20 के लिए निवल घाटा 947.45 लाख रु., 1045.26 लाख रु., 991.39 लाख रु. और 926.75 लाख रु. दर्शाती है जो इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी, 2012 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क पर कुल 3910.85 लाख रु. का घाटा बनता है। प्रतिशत के संदर्भ में वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए औसत निवल घाटा 76.07% निकलता है।

जैसा पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने सीडब्ल्यूसी के अनुरोध पर 29 मार्च, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2016-सीडब्ल्यूसी के द्वारा सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्कों की उगाही का तदर्थ अनुमोदन मंजूर किया जो 04 फरवरी, 2017 से 30 जून, 2017 तक था अंतिम प्रशुल्क के कार्यान्वयन की तारीख तक, जो भी पहले हो, तदर्थ आधार पर अनुमोदित किया, बशर्ते कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें तदर्थ दरों से कम हुईं तो अंतिम प्रशुल्क और तदर्थ प्रशुल्क के बीच के अंतर की राशि सीडब्ल्यूसी द्वारा संबोधित प्रयोक्ताओं को पूरी तरह लौटाई जायेगी जैसा सीडब्ल्यूसी सीएफएस ने स्वीकार किया है।

सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि प्रतिशत के संदर्भ में मद से मद भिन्न है। सीडब्ल्यूसी ने खुले बंद क्षेत्र के लिए आयात कंटेनरों के लिए भंडारण प्रकार आयात और निर्यात दोनों कंटेनरों के लिए आवृत्त क्षेत्र में साप्ताहिक आधार पर भंडारण प्रभार, आरएमएस कंटेनर परीक्षण प्रशुल्क और कबाड़/भारी कार्गो की सीधे भराई के लिए प्रभारों के अंतर्गत नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव किया है। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में नई प्रशुल्क मदें शामिल हैं जिन्हें इस प्राधिकरण द्वारा सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरों का तदर्थ अनुमोदन मंजूर करते समय 27 फरवरी 2017 के आदेश में अनुमोदित किया था।

सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि /नई प्रशुल्क मदों को दर्शाने वाली सारणी निम्नवत् है:-

क्र.सं.	विवरण	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों में प्रशुल्क वृद्धि/कमी
(i).	भंडारण प्रभार:	
(क).	आयात परिचालनों के लिए भंडारण प्रभार	33%
(ख).	निर्यात परिचालनों के लिए भंडारण प्रभार	33% से 36%
(ग).	आवृत्त क्षेत्र आधार पर भंडारण प्रभार, आयात और निर्यात दोनों के लिए साप्ताहिक आधार पर	नई मद
(घ).	खुले बंद क्षेत्र आधार पर भंडारण प्रभार आयात परिचालनों के लिए साप्ताहिक प्रशुल्क के साथ-साथ मासिक प्रशुल्क (आरक्षण आधार पर)	नई मद
(ii).	भूमि का किराया:	
(क).	आयात और निर्यात परिचालनों के लिए 30 दिन के स्लैब तक भूमि का किराया।	25% से 27%

(ख).	निर्यात परिचालनों में भूमि का किराया (31वें दिन से 40वें दिन तक)	-67% (नया स्लैब लागू किया गया)
(ग).	निर्यात परिचालनों में भूमि का किराया (41वें दिन तक)	यथास्थिति (नया स्लैब लागू किया गया)
(iii).	सीएफएस पर कंटेनर प्रहस्तन परिवहन और अन्य सेवाएं प्रभार:	
(क).	प्रहस्तन, परिवहन, भरना/खाली करना, आदि के लिए सीएफएस पर विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करायी जाती हैं।	3% से 162%
(ख).	सीएफएस, दीनदयाल पत्तन पर परिवहन को/से	-11%
(ग).	आरएमएस कंटेनर परीक्षण: सीलबंद सत्यापन के लिए उतार कर यार्ड में रखे गए भरे कंटेनरों की पुनः प्राप्ति (जिसमें परिसर के भीतर परिवहन शामिल हो सकता है) और सीमा शुल्क से क्लीयर हो गए भरे कंटेनरों का ट्रेलन पर लदाना। [खंड सं. XXI-3(ख) में दर्शाया गया है।]	नई मद 1410 रु./ टीईयू 2115 रु./ एफईयू
(iv).	प्रत्यक्ष भराई कबाड़ और भारी कार्गो	नई मद ₹ 4000/ टीईयू ₹ 6000/ टीईयू

वर्ष 2016-17 से 2019-20 तक के वर्षों में 3910.85 लाख रु. के भारी घाटे को देखते हुए सीडब्ल्यूसी को प्रशुल्क वृद्धि मंजूर करने का मामला बनता है।

सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित दर पर आकलित राजस्व की गणना के साथ-साथ नई प्रशुल्क मदों से होने वाले प्रभाव नहीं भेजे हैं। सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि सभी नई अतिरिक्त प्रशुल्क मदें प्रयोक्ताओं से प्राप्त फीडबैक के आधार पर लागू की गई हैं। सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि आय की मात्रा का आकलन तब तक नहीं किया जा सकता जब तक कि इन सेवाओं का लाभ व्यापार द्वारा उठाया नहीं जाता। नई प्रशुल्क मदों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा उपलब्ध कराये गए आय के आकलनों के अभाव में हमारे लिए भी अपने-आप आय का निर्धारण करना संभव नहीं है।

क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के निर्धारण के अधीन मंजूर की गई तदर्थ प्रशुल्क वृद्धि फरवरी 2017 से प्रभावी थी, वर्ष 2016-17 का निवल धारा 2 महीने के यथानुपात है जो 157.91 लाख रु. बतना है। इस आधार पर 2016-17 से 2019-20 तक का कुल निवल घाटा जनवरी 2012 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर 1321.31 लाख रु. निकलता है।

जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें प्रभावी होती हैं, तो यह 01 मार्च, 2018 के आस-पास का समय होगा। अतिरिक्त राजस्व जो 04 फरवरी 2017 से अंतिम अनुमोदित प्रशुल्क के कार्यान्वयन की संभावित तारीख तक यानी 28 फरवरी 2018 तक सीडब्ल्यूसी को अर्जित होगा का आकलन इसलिये प्रस्तावित प्रशुल्क पर लागत विवरण में आय के आकलन के लिए अपनायी गई पद्धति के अनुरूप होगा। अतिरिक्त राजस्व का आकलन भी इस आदेश के कार्यान्वयन की संभावित

तारीख यानी 01 मार्च, 2018 से 2019-20 तक इस पद्धति के अनुसार प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर किया गया है।

उक्त विश्लेषण की सारांश स्थिति को समझने की दृष्टि से नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	विवरण	2012 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क पर आशोधित आकलन				
		2016-17 आकलन/ वास्तविक	2017-18	2018-19	2019-20	योग
(क).	जनवरी 2012 में अनुमोदित प्रशुल्क पर उक्त लागत विवरण के अनुसार निवल घाटा	-157.91 (4.2.2017 से 2 महीने के लिए यथानुपात समंजित)	-1045.26	-991.39	-926.75	-3121.31
(ख).	सीडब्ल्यूसी के अनुसार पर इस प्राधिकरण द्वारा 29.03.2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2016-सीडब्ल्यूसी द्वारा 04.02.2017 से अंतिम दरों के कार्यान्वयन की संभावित तारीख तक यानी 28.02.2018 तक स्वीकृत तदर्थ अनुमोदन से सीडब्ल्यूसी द्वारा अर्जित अतिरिक्त आय।	39.08 (04.02.2017 से 31.03.2017 तक)	812.40 (01.04.17 से 28.02.2018 तक)	-	-	851.48
(ग).	शेष निवल घाटा (क)-(ख)					-2269.83
(घ).	सीडब्ल्यूसी द्वारा 1.3.2018 से 31.3.2020 तक प्रस्तावित प्रशुल्क दरों पर अतिरिक्त राजस्व	-	73.85 (मार्च 2018 के लिए)	1075.89	1305.09	2454.83
(ङ).	इस प्रकार घाटे की स्थिति के समंजन के पश्चात (ग)-(घ) प्रस्तावित प्रशुल्क पर अतिरिक्त प्रशुल्क का आकलन।					185.00

उक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि सीडब्ल्यूसी को वर्ष 2016-17 (फरवरी 2017 से) सीडब्ल्यूसी को होने वाली अतिरिक्त आय और जो 2017-18 (अप्रैल 2017 से फरवरी 2018) तक अर्जित होगी, फरवरी 2017 के आदेश में तदर्थ व्यवस्था में अनुमोदित दरे क्रमश 39.08 लाख

रु. और 812.40 लाख रु. बनती है जो कुल 851.48 लाख रु. होते हैं। उस स्थिति में, 29 मार्च 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2016- सीडब्ल्यूसी में अनुमोदित तदर्थ दर पर उक्त आकलित अतिरिक्त आय को विचार में लेने के पश्चात्, निवल घाटा 269.83 लाख रु. होगा। इस प्रकार, उक्त सारणी में, दर्शाये गए घाटे की स्थिति को देखते हुए प्रशुल्क में वृद्धि करने का मामला बनता है।

जैसा पहले बताया गया है, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क प्रस्ताव मद-से-मद भिन्न हैं। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त राजस्व आकलन वर्ष 2017-18 (यानी 01 मार्च, 2018) 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमशः 73.85 लाख रु., 107.89 लाख रु. और 1305.09 लाख रु. किया गया, इस प्रकार कुल 2454.83 लाख रु.। अतः उक्त सारणी से यह देखा जा सकता है, कि सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित स्तर पर प्रशुल्क वृद्धि 185.00 लाख रु. का अतिरेक होगा [यानी (-)2269.83 लाख रु. +2454.83 लाख रु.] और प्रतिशत के संदर्भ में प्रस्तावित प्रशुल्क पर 1.68% अतिरेक। यह फिर से दोहराया जाता है कि यह स्थिति सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर अतिरिक्त राजस्व के आकलन को सुविचार के पश्चात् है। इस तथ्य को मानते हुए कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर 1.68% का नगण्य अतिरेक और वर्ष 2014-15 और 2015-16 का लागत विवरण वास्तविक के आधार पर 1757.78 लाख रु. का भारी घाटा दर्शा रहा है और 2016-17 के आकलन अप्रैल 2016 से फरवरी 2017 के 10 महीने की अवधि के लिए यथानुपात किये गए हैं, जो 789.54 लाख रु. का घाटा दर्शाते हैं तथा कुल मिलाकर 2546.92 लाख रु. का घाटा बनता है को देखते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा यथाप्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किये जाते हैं। ऐसा होने पर, सीडब्ल्यूसी द्वारा यथाप्रस्तावित दरों को अंतिम दर के रूप में अनुमोदित किया जाता है।

(xxiii). सीडब्ल्यूसी ने टिप्पणी 1(i) 16.75% दंडिक व्याज का प्रस्ताव किया है जिसे प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.18.2 के अनुसरण में आशोधित किया जाता है ताकि वह भारतीय स्टेट बैंक के 13.75% के प्रचलित प्राइम लेंडिंग रेट के अनुरूप दर्शा सके।

(xxiv). (क). जनवरी 2012 में पिछली बार अनुमोदित दरमानों में, कवर्ड क्षेत्र के लिए आयात और निर्यात परिचालनों के भंडारण प्रभार अलग-अलग निर्धारित किये गए थे। उनमें प्रशुल्क 2 उप-श्रेणियों में, अर्थात् सामान्य और आरक्षित आधार पर, नियत किये गए थे। प्रस्तावित दरमानों में, सीडब्ल्यूसी ने दूसरी उप-श्रेणी को आशोधित करके इसे क्षेत्र आधारित कर दिया है। क्षेत्र आधार के अंतर्गत, सीडब्ल्यूसी ने साप्ताहिक आधार पर 66 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह निर्यात परिचालनों के लिए भंडारण प्रभार लागू किया है। भंडारण प्रभार वर्तमान प्रणाली के अनुरूप मासिक आधार पर भी आरक्षण आधारित भी प्रस्तावित किया है।

इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने आयात परिचालनों के लिए ओपन बांडु क्षेत्र आधार पर भी लागू किया है और इसे साप्ताहिक और मासिक (आरक्षण पर) आधार पर उप-श्रेणीबद्ध किया है।

सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि भंडारण प्रभार के अंतर्गत उनके द्वारा प्रस्तावित नई मदे सीडब्ल्यूसी द्वारा व्यापार के साथ 3 फरवरी 2017 को हुई बैठक के आधार पर हैं। ऐसा है

तो, भंडार प्रभार के अंतर्गत सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों को पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है। जैसा पहले बताया गया है, सीडब्ल्यूसी ने इन नई प्रशुल्क मदों से अर्जित होने वाले अतिरिक्त राजस्व का आकलन नहीं किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि उक्त नई प्रशुल्क मदों से आय सार्थक नहीं है। हर हाल में, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार नई प्रशुल्क मदों की समीक्षा आगामी प्रशुल्क चक्र के दौरान की जायेगी।

(ख) जनवरी 2012 आदेश में अनुमोदित दरमानों में, निर्यात परिचालनों के लिए भूमि को किराया 10 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् एक ही स्लैब 30/-रु. प्रति टीईयू प्रति दिन नियत किया गया था। प्रस्तावित दरमान में, सीडब्ल्यूसी ने निशुल्क अवधि को 30 दिन तक बढ़ा दिया है और भूमि का किराया 31वें दिन से 40वें दिन तक 10/-रु. टीईयू प्रति दिन और 41वें दिन से 30 रु./ टीईयू प्रति दिन के दो स्लैबों में प्रस्तावित किया है। चूंकि प्रस्तावित आशोधन सीडब्ल्यूसी की व्यापार के साथ हुई बैठक के आधार पर है, इसे पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।

(xxv) सीडब्ल्यूसी ने जनवरी 2012 में अनुमोदित दरमानों में निर्धारित भूमि किराया प्रभारों के अधीन टिप्पण (5) का विलोप करने का प्रस्ताव किया है जो यह बताती है कि निःशुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों तथा सीएफएस गैर-प्रचालन दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा। सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि प्रस्तावित टिप्पणी को इसलिए विलुप्त किया गया है क्योंकि उन्होंने अनुसूची में ही अवकाश सहित निशुल्क अवधि अंतर्विष्ट कर दी है।

सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुसूची में निशुल्क दिवसों की गणना को जोड़ना प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 5.8.1 में अनुबद्ध उपबंध के अनुरूप नहीं है। जनवरी 2012 के आदेश में अनुमोदित दरमान में निर्धारित टिप्पणी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1. पर आधारित है और सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों के दरमानों में समान रूप से निर्धारित की जा रही है। अतः वर्तमान टिप्पणी बिना किसी परिवर्तन के जारी रहेगी। सीडब्ल्यूसी द्वारा निशुल्क दिवसों के स्थान पर सारणी में प्रस्तावित “और बंद दिवस” शब्द विलुप्त किये जाते हैं ताकि किसी ह्यर्थकता से बचा जा सके।

जहां तक निर्यात परिचालनों के लिए सारणी में निशुल्क दिवसों का संबंध है, सीडब्ल्यूसी ने यह बताया है कि इसमें भरे जाने की तारीख भी शामिल है। प्रस्तावित संयोजन वर्तमान टिप्पणी और प्रस्तावित टिप्पणी के विपरीत है जो बताया है कि निर्यात परिचालनों के निशुल्क दिवस भरे जाने के बाद के हैं। इसके अतिरिक्त, प्रयोक्ता भरे जाने के दिनों की निशुल्क अवधि से वंचित हो जायेगा। अतः वर्तमान प्रस्तावित टिप्पणी यथावत रहेगी। अनुसूची में “भरे जाने की तारीख और अवकाश सहित” निशुल्क अवधि संयोजित शब्द विलुप्त किये जाते हैं।

(xxvi) जनवरी, 2012 में अनुमोदित पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में, टिप्पणी संख्या (1) भूमिगत किराया प्रभार बताती है कि सभी खाली कंटेनरों के जिन्हें सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में भरा जाता है 10 दिन की निशुल्क अवधि होगी। इसके अतिरिक्त टिप्पणी (7) सीएफएस पर खाली कंटेनरों की

पार्किंग के लिए 7 दिन की निशुल्क अवधि देती है और टिप्पणी (8) खाली कंटेनरों की पार्किंग के लिए निशुल्क अवधि आरंभ होने का खुलासा करती है।

सीडब्ल्यूसी ने वर्तमान टिप्पणी संख्या (7) और (8) को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है और टिप्पणी संख्या (1) में आशोधन का प्रस्ताव किया है कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस पर सभी खाली कंटेनर 30 दिन निशुल्क भंडार प्रभार होंगे। सीडब्ल्यूसी ने बताया है कि टिप्पणी संख्या (7) और (8) के विलोपन का प्रस्ताव इसलिए किया है क्योंकि उन्हें प्रस्तावित दरमानों की पहली टिप्पणी में ही कवर कर लिया गया है। अतः प्रस्तावित आशोधन को स्वीकार किया जाता है।

(xxvii) भंडारण प्रभार के अंतर्गत वर्तमान टिप्पणी संख्या (2) निर्यात कार्गो को भरने के लिए 3 दिन की निशुल्क अवधि निर्धारित करती है जिसे बढ़ाकर 7 दिन करने का प्रस्ताव है। निशुल्क अवधि में प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित है।

(xxviii) 2012 आदेश के दरमानों में भंडारण प्रभार के अंतर्गत टिप्पणी (6) और भूमि किराये की टिप्पणी (3) बताती हैं कि 30 दिन के बाद उठाए न गए कंटेनर / कार्गो, आयातक/सीएचए/नौवहन लाइनों के जोखिम तथा लागत पर सीएसएफ गांधीधाम में निपटान यूनिट अंतरण के लिए दायी होंगे। सीडब्ल्यूसी ने यह बताते हुए उक्त टिप्पणियों को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है कि डीपीटी द्वारा सीएफएस गांधीधाम का आबंटन 15.11.18 तक ही वैध है। सीडब्ल्यूसी ने यह भी बताया है कि सीएफएस डीपीटी के पास ऐसे एलएसटी कंटेनरों को रखने के लिए काफी खुला यार्ड है। इसलिए, उक्त टिप्पणियों को प्रस्तावित दरमानों से विलुप्त किया जाता है। सीडब्ल्यूसी के स्पष्टीकरण के आधार पर उक्त टिप्पणियों को विलुप्त करने का प्रस्ताव अनुमोदित है।

(xxix) सीडब्ल्यूसी ने भंडार प्रभारों के अंतर्गत एक नई शर्त का प्रस्ताव किया है जो यह बताती है कि भंडारण प्रथा के संबंध में कार्गो की किस्म और अन्य अनुषंगी कारकों पर सुविचार करते हुए, धातु कबाड़ का भंडारण प्रभार क्षेत्र आधार पर और पत्थर आदि के लिए पीएमटी आधार पर होगा। अन्य बल्क कार्गो और खुले/आवृत्त क्षेत्र में भंडारण के लिए भंडारण प्रभारों के बारे में टिप्पणी बताती है कि प्रबंधक (सीएफएस) क्षेत्रीय प्रबंधक की अनुमति प्राप्त करेगा। प्रस्तावित टिप्पणी का पहला वाक्य अनुमोदित है। प्रस्तावित टिप्पणी का दूसरा भाग विनिर्दिष्ट अधिकारियों को विवेकाधिकार शक्ति प्रदान करता है जिसे यह प्राधिकरण दरमानों में नियत करने को प्रवृत्त नहीं है यह इस प्राधिकरण द्वारा अन्य प्रशुल्क मामलों में लिये गये निर्णयों के अनुरूप है। इस संबंध में सीडब्ल्यूसी जनवरी 2012 के प्रशुल्क आदेश का क्रियान्वयन करते समय अपनायी गई प्रथा को जारी रखे।

(xxx) जैसा पहले बताया गया है, सीडब्ल्यूसी ने एक नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है, नामतः आरएमएस कंटेनर परीक्षण 1410/-रु. प्रति टीईयू और 2115/-रु. प्रति एफईयू/ जब आरएसएस का अर्थ पूछा गया तो सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया कि आरएमएस कंटेनर परीक्षण सीमाशुल्क/सीबीएफसी द्वारा व्यापार को एक सुविधा दी जाती है जिसमें वे अपने कंटेनर को सील सत्यापन के बाद ही क्लीयर कर सकते हैं अर्थात् परीक्षण के लिए उसे खाली करने की जरूरत नहीं होती। इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने निर्यात परिचालनों के लिए प्रत्यक्ष स्टफिंग शीर्ष के अधीन 4000/-रु. टीईयू और 6000/- रु. एफईयू पर कबाड़/भारी कार्गो के लिए नए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। कबाड़ा/ भारी कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क शीर्ष “परीक्षण, स्टफिंग ऑन” के अंतर्गत के तुलनीय है। नए प्रस्तावित प्रशुल्क को सीडब्ल्यूसी के प्रस्ताव पर तदर्थ प्रशुल्क अनुमोदन में

अनुमोदित किया गया है। किसी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संघ से प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद पर कोई प्रतिकूल अभियुक्ति प्राप्त नहीं हुई है। प्रस्तावित प्रशुल्क मद, इसलिए अनुमोदित की जाती है।

(xxxix) उपरोक्त के अतिरिक्त सीडब्ल्यूसी ने सेवाओं के विवरण में कुछ मामूली आशोधनों का प्रस्ताव किया है। आयात परिचालनों के अंतर्गत सामान्य कार्गो के परीक्षण के लिए सीडब्ल्यूसी ने कार्गो परीक्षण के लिए **2012** आदेश में अनुमोदित पिछले दरमानों में एकल प्रशुल्क के प्रति दो भिन्न दरों का प्रस्ताव किया है **25%** तक और **25%** से अधिक। इसके अतिरिक्त, सीडब्ल्यूसी ने निर्यात परिचालनों की वर्तमान प्रशुल्क मद (क) परीक्षण, स्टफिंग और एलओ तथा (ख) प्रत्यक्ष स्टफिंग और एलओ से 'एलओ' शब्दों को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है। यहां यह कहना समीचीन होगा कि आयात परिचालनों के अंतर्गत वर्तमान प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क में परीक्षण और डीस्टफिंग सेवा में लिफ्ट ऑफ शामिल नहीं है। इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ दर के कार्यान्वयन के दौरान किसी भी प्रयोक्ता ने कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। अतः प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(xxxix) जैसा पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने को देखते हुए सीडब्ल्यूसी के अनुरोध पर सीडब्ल्यूसी को 04 फरवरी 2017 से 30 जून 2017 तक या अंतिम प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, तो भी पहले हो, प्रशुल्क उगाही को तदर्थ आधार पर अनुमोदन दिया गया था। यह इस शर्त के अधीन है कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें तदर्थ दरों से कम होती हैं तो अंतिम प्रशुल्क और तदर्थ प्रशुल्क के बीच के अंतर की राशि को संबंधित प्रयोक्ताओं को पूरा का पूरा वापस करना होगा, जैसा कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा सहमति दी गई है। यह देखा जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा इस आदेश में अनुमोदित अंतिम दरें सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकताओं में मामूली से आशोधनों को छोड़कर 24 फरवरी, 2017 के आदेश में अनुमोदित दरों के समान ही है। सीडब्ल्यूसी ने तदर्थ दरों को 30 जून, 2017 से इतर विस्तार करने का अनुरोध किया है। संशोधन दरमान आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होंगे। अतः वर्तमान दरमानों की वैधता को इस आदेश में अनुमोदित संशोधित दरमानों के प्रभाव में आने तक विस्तारित समझा जाता है।

(xxxix) बीओटी परिचालनों के लिए लागू प्रशुल्क दिशानिर्देश **2005** प्रशुल्क वैधता चक्र को तीन वर्ष के लिए नियत करते हैं। जब तक अनुमोदित अंतिम दर प्रभावी होंगे तब लगभग 1 मार्च, **2018** के आस-पास की तारीख होगी। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन से वित्तीय स्थिति को 31 मार्च **2020** तक सुविचार में लिया गया है इसलिए सीडब्ल्यूसी के संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च **2020** तक नियत की जाती है।

(xxxix) दिशानिर्देश 2005 के खंड 3.3.1. के अनुसार, सीडब्ल्यूसी के पास इस आदेश के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर रिकार्ड में स्पष्ट अशुद्धियों के बारे में सीमित सीमा तक इस आदेश की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क करने का विकल्प है।

रिकार्ड में स्पष्ट त्रुटि होने पर या अन्य किसी उचित कारण से, सीडब्ल्यूसी राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए आदेश की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

17.1. परिणाम के रूप में एवं उक्त दिए गए कारणों से तथा सामूहिक सद्विचारों के आधार पर, यह प्राधिकरण, सीडब्ल्यूसी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है, जो अनुलग्नक- IV के रूप में संलग्न है।

17.2. संशोधन दरमान राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से **30** दिन की समाप्ति से प्रभावी होंगे तथा **31 मार्च, 2020** तक लागू रहेंगे। दिया गया अनुमोदन इसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा बढ़ाया नहीं जाता है।

17.3. पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना पर विश्वास करते हुए तथा इस विश्लेषण में दी गई व्याख्या में उल्लिखित अनुमानों के आधार पर सीडब्ल्यूसी का प्रशुल्क निश्चित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाता है कि वास्तविक स्थिति, माने गए अनुमानों से काफी अधिक परिवर्तित है अथवा इसमें स्वीकार किए गए अनुमानों में व्यतिक्रम है तो यह प्राधिकरण, सीडब्ल्यूसी से यह अपेक्षा करेगा कि वह अनुसूची से पहले एक प्रस्ताव प्रस्तुत करे जिसमें उसके प्रशुल्क की समीक्षा हो तथा संशोधित प्रशुल्क में इस प्रकार के परिवर्तनों के उपार्जित लाभ को पूरी तरह से प्रति संतुलित किया जा सके।

17.4. इस संबंध में सीडब्ल्यूसी से अनुरोध किया जाता है कि वह प्रत्येक वर्ष की प्रत्येक तिमाही, अर्थात् प्रत्येक वर्ष 30 जून, 30 सितंबर, 31 दिसंबर, 31 मार्च, की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की रपट उसी फार्मेट में प्रस्तुत करे, जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत-विवरण प्रस्तुत किया जाता है। रिपोर्ट में लागू प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से विभिन्नता के कारण भी बताए जाने चाहिए। यदि एक के बाद एक दो तिमाही अवधि के लिए वास्तविक एवं अनुमानों में (+) / (-) 20% की विभिन्नता पाई जाती है तो प्राधिकरण संबंधित पत्तन न्यास को बुलाकर कहेगा कि वह निर्धारित समीक्षा से पहले अपने प्रस्ताव प्रस्तुत करे। यदि सीडब्ल्यूसी प्राधिकरण द्वारा विनिर्धारित समय सीमा में प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विफल रहता है तो प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा एकपक्षीय रूप में प्रारंभ कर देगा।

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/449/17]

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

अनुलग्नक-।

दीनदयाल पत्तन न्यास केंद्रीय भंडारगृह निगम का कंटेनर मालभाड़ा केंद्र
वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए सीडब्ल्यूसी का वास्तविक और वित्तीय निष्पादन विश्लेषण

(रु. लाख में)

[illegible]

	यातायात (टीईयू)	49,620	54,625	63,705	1,67,950	39,222	21,744	342	61,308	-63%
I.	कुल परिचालन आय									
	(i) कंटेनर प्रहस्तित आय	345.27	582.43	675.18	,602.88	374.31	373.13	3.66	751.09	
	(ii) कार्गो प्रहस्तित आय	72.32	201.71	227.72	501.75	-	-	-	-	
	(iii) अन्य (भंडारण) आय	221.45	398.92	50.78	1,071.15	149.84	148.94	28.27	327.06	
					-					
		639.04	1,183.06	1,353.68	3,175.78	524.15	522.07	31.93	1,078.15	-66%
II.	परिचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)									
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष श्रम	-	-	-	-	110.52	128.97	119.49	358.98	
	(ii) मरम्मत एवं अनुरक्षण	11.96	12.67	13.43	38.07	9.24	8.87	3.16	21.27	
	(iii) रायल्टी/राजस्व हिस्सा भुगतान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	
	(iv) बाजार सुविधाकरण अदायगी (आउटसोर्स सेवाओं के लिए)	306.21	337.28	386.58	1,030.07	252.77	155.58	1.07	409.42	
	(v) लीज किराया	60.82	63.86	67.05	191.74	78.01	132.82	140.41	351.24	
	(vi) बीमा	11.29	11.29	11.29	33.87	-	-	-	-	
	(vii) भंडारण लाइसेंस शुल्क	-	-	-	-	8.57	0.15	0.25	8.98	
	योग	378.32	412.43	464.92	1,255.68	459.11	426.39	264.38	1,149.88	
III.	मूल्यह्रास	97.56	97.56	97.56	292.68	91.08	89.60	89.60	270.27	-8%
IV	उपरिव्यय									
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	220.00	230.00	240.00	690.00	29.57	29.57	29.57	88.71	
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	56.00	58.00	60.00	174.00	64.48	63.56	33.58	161.62	
	(iii) प्रारंभिक व्यय एवं अपफ्रंट उदायगी बढ़े खाते डाली गई	11.40	11.40	11.40	34.20	10.70	10.70	10.70	32.11	
	(iv) भविष्य निधि में अंशदान	12.51	13.14	13.79	39.44		-	-	-	
	(v) अन्य	44.10	46.30	48.62	139.02	49.21	54.87	41.71	145.80	
	योग	344.01	358.84	373.81	1,076.66	153.97	158.70	115.57	428.24	-60%
V.	प्रचालन अधिशेष / घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	(180.85)	314.23	417.39	550.76	(180.02)	(152.62)	(437.61)	(770.25)	-240%
VI	वित्त और विविध आय घटा एफएमई	21.26	21.26	21.26	63.78	25.65	13.64	0.73	40.03	

VII.	व्याज एवं कर पूर्व अधिशेष (V) + (VI)	(159.59)	335.49	438.65	614.54	(154.36)	(138.98)	(436.88)	(730.22)	-219%
VIII.	नियोजित पूंजी	3,315.42	3,206.46	3,097.50	3,206.46	3,329.21	3,228.91	3,128.61	3,228.91	1%
IX.	नियोजित पूंजी पर आय @ 16% पर	530.47	513.03	495.60	513.03	532.67	516.63	500.58	516.63	1%
X.	क्षमता उपयोग	35.44 %	39.02 %	45.50 %	-	28.02 %	15.53 %	0.24 %	-	
XI.	जनवरी 2016 प्रशुल्क आदेश के अनुसार सुविचारित आरओसीई	530.47	513.03	495.60	513.03	532.67	516.63	500.58	516.63	
XII.	निवल अधिशेष / (घाटा) (VII) - (XI)	(690.05)	177.54	(56.95)	(924.55)	(687.04)	(655.60)	(937.45)	(2,280.09)	-147%
XIII.	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में	- 107.98 %	-15.01 %	-4.21 %	-29.11 %	-131.08 %	- 125.58 %	- 2935.97 %	-211.48 %	
XIV.	औसत निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन % के रूप में	-29.11 %			-211.48 %					

*3 वर्ष का औसत

अनुलग्नक-||

दीनदयाल पत्तन न्यास केंद्रीय भंडारगृह निगम का कंटेनर मालभाड़ा केंद्र
वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए सीडब्ल्यूसी का वास्तविक और वित्तीय निष्पादन विश्लेषण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक/ सीडब्ल्यूसी द्वारा यथासुविचारित		2014- 15 और 2015-16 का सकल	वास्तविक (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुरूप प्राधिकरण द्वारा सुविचारित		2014-15 और 2015-16 का सकल
		2014-15	2015-16		2014-15	2015-16	
	यातायात (टीईयू में)	-	108.00	108.00	-	108.00	108.00
I	कुल परिचालन आय						
	(i) कंटेनर प्रहस्तित आय		3.40	3.40	-	9.23	9.23
	(ii) कार्गो प्रहस्तित आय	0.27	7.03	7.30	-	-	-
	(iii) अन्य (भंडारण) आय				0.26	1.20	1.47
	योग (i से iii)	0.27	10.43	10.70	0.26	10.43	10.69

II	परिचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)						
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष श्रम	98.40	43.50	141.90	84.58	39.42	123.99
	(ii) मरम्मत एवं अनुरक्षण	3.26	12.05	15.31	3.26	12.05	15.31
	(iii) रायल्टी/राजस्व हिस्सा भुगतान	-	0.16	0.16	-	-	-
	(iv) बाजार सुविधारकरण अदायगी (आउटसोर्स सेवाओं के लिए)	-	7.73	7.73	-	7.73	7.73
	(v) लीज किराया	147.42	154.80	302.22	147.42	154.80	302.22
	(vi) बीमा	3.50	3.75	7.25	-	-	-
	(vii) भंडारण लाइसेंस शुल्क	13.99	5.58	19.57	9.41	0.26	9.67
	योग	266.57	227.57	494.14	244.66	214.25	458.92
III	मूल्यहास	96.78	96.78	193.56	89.60	93.80	183.39
IV	उपरिव्यय						
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	29.57	29.57	59.14	0.00	29.57	29.57
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	122.04	46.89	168.93	26.04	30.90	56.93
	(iii) प्रारंभिक व्यय एवं अपफ्रंट उदायगी बढ़े खाते डाली गई	11.40	11.40	22.80	10.70	10.70	21.40
	(iv) भविष्य निधि में अंशदान	-	-	-	-	-	-
	(v) अन्य	15.00	10.00	25.00	38.70	27.53	66.23
	योग	178.01	97.86	275.87	75.44	98.70	174.14
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	(541.09)	(411.78)	(952.87)	(409.44)	(396.31)	(805.75)
VI	वित्त और विविध आय घटा एफएमई	0.57	0.14	0.71	0.57	0.14	0.71
VII	ब्याज एवं कर पूर्व अधिशेष (V) + (VI)	(540.52)	(411.64)	(952.16)	(408.87)	(396.17)	(805.04)
VIII	नियोजित पूंजी	1,788.50	1,691.72	1,740.11	3,028.31	2,923.81	2,976.06
IX	नियोजित पूंजी पर आय @ 16% पर	268.28	270.68	269.48	484.53	467.81	952.34
X	क्षमता उपयोग	-	-	-	0.00%	0.08%	-
XI	जनवरी 2016 प्रशुल्क आदेश के अनुसार सुविचारित आरओसीई	-	-	-	484.53	467.81	952.34
XII	निवल अधिशेष / (घाटा) (VII) - (XI)	(540.52)	(411.64)	(952.16)	(893.40)	(863.98)	(1,757.38)

अनुलग्नक-III

दीनदयाल पत्तन न्यास केंद्रीय भंडारगृह निगम का कंटेनर मालभाड़ा केंद्र का लागत विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर सीडब्ल्यूसी द्वारा आकलन					2012 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क पर आशोधित आकलन				
		2016-17 अनुमान/वास्तविक	2017-18	2018-19	2019-20	वर्ष 2016-17 से 2019-20 को कुल योग	2016-17 अनुमान/वास्तविक	2017-18	2018-19	2019-20	वर्ष 2016-17 से 2019-20 को कुल योग
	यातायात (टीईयू में)	11,000	52300	55750	59400	78,450.00	10207	52300	64800	80287	2,07,594.00
I	कुल परिचालन आय										
	(i) कंटेनर प्रहस्तित आय	130.00	840.00	873.60	907.20	2,750.80	146.55	764.80	948.66	1176.73	3,036.73
	(ii) कार्गो प्रहस्तित आय	267.90	1272.00	1322.88	1373.76	4,236.54	348.79	1281.54	1549.15	1870.74	5,050.22
	(iii) अन्य (भंडारण) आय	10.94	51.30	53.35	55.40	171.00	13.97	51.30	62.01	74.89	202.16
	योग (i से iii)	408.84	2163.30	2249.83	2336.36	7158.34	509.30	2097.64	2559.82	3122.36	8289.11
II	परिचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)										
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष श्रम	57.00	136.80	141.00	145.20	480.00	57.00	116.28	118.56	120.96	412.80
	(ii) मरम्मत एवं अनुरक्षण	20.25	21.36	22.43	23.55	87.59	20.25	20.66	21.07	21.49	83.46
	(iii) रायल्टी/राजस्व हिस्सा भुगतान	11.91	76.81	85.87	95.87	270.46	0.00	0.00	0.00	0.00	-
	(iv) बाजार सुविधारकरण अदायगी (आउटसोर्स सेवाओं के लिए)	259.50	1557.00	1619.28	1681.56	5,117.34	450.40	1857.26	2266.68	2765.06	3,394.40
	(v) लीज किराया	161.43	169.51	177.98	186.89	695.81	161.43	169.51	177.98	186.89	695.81
	(vi) बीमा	4.28	5.25	6.21	7.01	22.75	4.28	5.25	7.22	9.47	26.22
	(vii) भंडारण लाइसेंस शुल्क	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	-
	योग (i से v)	514.37	1966.73	2052.77	2140.07	6673.95	693.37	2168.95	2591.51	3103.87	8557.70
III	मूल्यहास	96.78	96.78	96.78	96.78	387.12	93.80	93.80	93.80	93.80	375.20
IV	उपरिव्यय										
	(i) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	35.94	37.74	39.63	41.61	154.92	35.94	36.66	37.39	38.14	148.13
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	110.00	120.00	130.00	140.00	500.00	110.00	112.20	114.44	116.73	453.38

[illegible]

XII	निवल अधिशेष / (घाटा) (VII) - (XI)	-393.89	-157.77	-168.08	-178.74	-898.48	-899.45	-757.25	-703.38	-638.73	-2998.81
XIII	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए पिछले प्रशुल्क चक्र के घाटे का पूर्ववधि समायोजन अर्थात् 2280.09 लाख रु. का 40% = 912.04 लाख रु. जिसे 2017-18 से 2019-20 में बांटा जायेगा।						-48.00	-288.01	-288.01	-288.01	-912.04
XII	निवल अधिशेष / (घाटा) (XII) - (XIII)	-393.89	-157.77	-168.08	-178.74	-898.48	-947.45	-1045.26	-991.39	-926.75	-3910.85
XIII	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XII/I in %)	-96.34%	-7.29%	-7.47%	-7.65%	-29.69%	-186.03%	-49.83%	-38.73%	-29.68%	
XIV	औसत निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन % के रूप में	-29.69%					-76.07%				

अनुलग्नक - IV

केंद्रीय भंडारण निगम

दरमान

इस दरमान में दीनदयाल पत्तन न्यास में इसके कंटेनर माल भाड़ा केंद्र में प्रदत्त सेवाओं तथा सुविधाओं के लिए केंद्रीय भंडारण निगम को देय प्रभार निर्धारित किए गए हैं।

सामान्य शर्तें तथा निबंधन

- (1) (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 15.75% की दर पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा। इसी प्रकार से सीडब्ल्यूसी विलंबित अदायगियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा
- (ii) अदायगियों में विलंब की गणना सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि से अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन के बाद से की जाएगी।
- (iii) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना सीडब्ल्यूसी द्वारा बिल तैयार किए जाने की तारीख से केवल

- 10 दिन बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में प्रयोज्य नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने के पहले किया जाना है, जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम में शर्त रखी गई है तथा/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरों के मान में अग्रिम तौर पर किया जाना निर्धारित किया गया है।
- (2) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/जहाज के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के अवतरण की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्न शर्तों पर लगाया जाएगा:-
- (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी न करना चाहे तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्न शर्त के अध्यक्षीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:-
- (क) लाइन, कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त कर लेगी तथा उसे या तो वापस ले जाएगी अथवा उसे पत्तन परिसर से हटा लेगी: और
- (ख) लाइन, कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त करने से पूर्व कार्गो तथा कंटेनर पर उपार्जित सभी पत्तन प्रभार अदा करेगी।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा तथा परिवहन एवं माल उतराई की लागत का वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके द्वारा ऐसी कार्रवाई करने में विफल होने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक वसूल किया जाना जारी रहेगा, जब तक शिपिंग लाइनों द्वारा कार्गो की उतराई के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाती
- (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया गया हो/जब्त कर लिया गया हो तथा उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहां कार्गो निर्मुक्ति के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेंगे, बशर्ते कि लाइनें आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करें तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत का वहन करें। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर, लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में लाए जाएंगे तथा उस मामले में ऐसे हटाए जाने की तारीख से भंडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेगा।
- (3) प्रयोक्ताओं के लिए सीब्ल्यूसी पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।

अध्याय-।

भूमि किराया तथा भंडारण प्रभार

1.1. भंडारण प्रभार

क्र.सं.	सेवा विवरण	दर (रु.में)
क.	निर्यात प्रचालन	
।	भंडारण प्रभार (आवृत्त)	
(i)	सामान्य आधार पर (प्रति एमटी / दिन)	
(क)	3 दिन तक	निःशुल्क
(ख)	4थे दिन से 30 दिन तक	6.65

(ग)	31वें दिन से	9.30
(ii)	क्षेत्र आधार पर (प्रति वर्ग मीटर)	
(क)	साप्ताहिक प्रशुल्क (प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह*)	66.00
(ख)	मासिक (आरक्षित आधार पर) प्रति वर्ग मीटर प्रति माह*)	226.00
II	खुले में बंद	
(i)	क्षेत्र आधार पर (प्रति वर्ग मीटर)	
(क)	निःशुल्क अवधि	कोई निःशुल्क अवधि नहीं
(ख)	साप्ताहिक प्रशुल्क (प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह*)	30.00
(ग)	मासिक (आरक्षित आधार पर) प्रति वर्ग मीटर प्रति माह*)	100.00
ख	निर्यात प्रचालन	
I	भंडारण प्रभार (आवृत्त)	
(i)	सामान्य आधार पर (प्रति एमटी / दिन)	
(क)	निःशुल्क अवधि	7 दिन तक
(ख)	8वें दिन से	6.65
(ii)	क्षेत्र आधार पर (प्रति वर्ग मीटर)	
(क)	साप्ताहिक प्रशुल्क (प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह*)	60.00
(ख)	मासिक (आरक्षित आधार पर) प्रति वर्ग मीटर प्रति माह*)	226.00
(iii)	प्रमात्रा (आधार पर (प्रति सीबीएम) (खुला)	
(क)	साप्ताहिक आधार पर (प्रति सीबीएम प्रति सप्ताह*)	15.00
(ख)	मासिक आधार पर (प्रति सीबीएम प्रति माह*)	60.00

*साप्ताहिक/मासिक प्रभार "प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह/माह या उसके एक भाग के आधार पर" प्रभारित किया जायेगा।

टिप्पणियां:

- (1) निर्यात कार्गो के भराई के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि की अनुमति होगी।
- (2) निःशुल्क की गणना करते समय, सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियों तथा सीएसएफ गैर-प्रचालन दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (3) यह मान लिया जाएगा कि सीएसएफ कांडला, पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक, सीमाशुल्क के हित सहित भंडारण के दौरान सभी संभावित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा पर्याप्त रूप से बीमाकृत हैं। इस प्रकार से किसी दुर्घटना की स्थिति में, सीडब्ल्यूसी किन्हीं बीमा योग्य /जोखिमों, जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगी। यही मान्यता निर्यात कार्गो भंडारणगृहों के लिए भी प्रयोज्य होगी। तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अग्नि, बाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विरुद्ध कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षित हो, तो लिखित अनुरोध पर उसकी व्यवस्था सीडब्ल्यूसी सीएसएफ, कांडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए

स्टॉकों के प्रति 1000/- रुपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 12.50 पैसे की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।

- (4). प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर खुले क्षेत्र में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार आवृत्त क्षेत्र के लिए निर्धारित दर से 25% कम होंगे।
- (5). हानिकारक कार्गो के लिए 25% अतिरिक्त शुल्क प्रभारित किया जाएगा।
- (6). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होंगे, जब सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात/निर्यात कार्गो की सुपुर्दगी/अंतरण की स्थिति में नहीं है।
- (7). भंडारण प्रथा के संबंध में कार्गो की किस्म और अन्य अनुषंगी कारकों पर सुविचार करते हुए, धातु कबाड़ के भंडारण प्रभार क्षेत्र आधार पर और पत्थर आदि के लिए पीएमटी आधार पर होंगे।

1.2. भूमि किराया लोडेड और रिक्त

क्र.सं.	सेवा विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन दर (रु.में)
1.	आयात प्रचालन	
(i).	भूमि प्रभार (भरे कंटेनर) (प्रति टीईयू/प्रति दिन आधार पर)	
(क).	1 से 5 दिन	निःशुल्क- आगमन की तारीख सहित
(ख).	6 से 15 दिन	190.00
(ग).	16 से 30 दिन	250.00
(घ).	31वें दिन से	500.00
2.	निर्यात प्रचालन	
(i).	भूमि प्रभार (भरे कंटेनर) (प्रति टीईयू/प्रति दिन आधार पर)	
(a).	1 से 3 दिन	निःशुल्क
(b).	4 दिन से 15 दिन	190.00
(c).	16वें दिन से	250.00
3.	भूमि प्रभार (खाली कंटेनर) (प्रति टीईयू/प्रति दिन आधार पर)	
(क).	निःशुल्क अवधि	30 दिन
(ख).	31 दिन से 40 दिन	10.00
(ग).	41वें दिन से	30.00

एफईयू प्रभार टीईयू प्रभार का दोगुना होगा।

टिप्पणियां:

- (1) सीडब्लूसी-सीएफएस में भरे गए सभी रिक्त आयात कंटेनरों का निःशुल्क भंडारण 30 दिन का होगा।
- (2) कंटेनर की भराई तथा/अथवा सीलिंग के पश्चात निर्यात कंटेनरों पर तीन दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत है।
- (3) केपीटी से लाए गए आयात कंटेनरों के सीएफएस में कंटेनर के आगमन की तारीख सहित पांच दिन की निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (4) निःशुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों तथा सीएफएस गैर-प्रचालन दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (5) रीफर के लिए 275/- रूपए प्रति टीईयू तथा 400/- रूपए प्रति एफईयू प्रति चार घंटे या उसके भाग के लिए प्लगिंग सुविधा प्रभार, भूमि किराए के अतिरिक्त, वसूल किए जाएंगे।
- (6) यह मान लिया जाएगा कि सीएफएस, कांडला पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक सीमाशुल्क के हितों सहित भंडारण के दौरान सभी संभावित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा पर्याप्त रूप से बीमाकृत हैं। इस प्रकार, किसी दुर्घटना की स्थिति में, सीडब्लूसी किन्हीं बीमायोग्य दावों/जोखिमों, जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। यही मान्यता निर्यात कार्गो भंडारणगृहों के लिए भी प्रयोज्य होगी।
तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अग्नि, बाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विरुद्ध कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षित हो तो उसकी व्यवस्था लिखित अनुरोध पर सीडब्लूसी, सीएफएस, कांडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए स्टॉकों के प्रति 1000/- रूपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 12.50 पैसा की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।
- (7) खतरनाक कार्गो कंटेनर/बड़े आकार के/बड़े आयात के कंटेनरों के लिए 25% अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।
- (8) सीडब्ल्यूसी पर आरोप्य कारणों के लिए यदि सीडब्ल्यू आयात/निर्यात कंटेनरों का परिदाय/अंतरण करने की स्थिति में न हो तो उस अवधि के लिए भूमि किराया उपार्जित नहीं होगा।

अध्याय-II**कंटेनर/कार्गो संचालन तथा परिवहन प्रभार**

क्र.सं.	प्रचालनों का विवरण	दर (रु. में)
क.	आयात प्रचालन	
(i).	आयात-प्रचालन आयात के लिए लदे हुआ का संचालन+एलओ: आयात के लिए लदे हुआ का संचालन+एलओ: आयात के लिए लदे हुआ का संचालन+एलओ: कंटेनर यार्ड, कांडला पत्तन में सड़क वाहन उपलब्ध कराना तथा कंटेनर की दशा, तालों तथा सीलों के यथेष्ट निरीक्षण तथा अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करने के पश्चात संविदाकार द्वारा उपलब्ध कराए गए वाहनों पर कांडला पत्तन न्यास प्रचालकों द्वारा रखे गए भरे हुए कंटेनर अधिग्रहीत करना, उन्हें कंटेनर माल भाड़ा केन्द्र,	

	सीडब्लूसी, कांडला पत्तन में लिफ्ट ऑफ (जहां भी/जब भी अपेक्षित हो, सीमाशुल्क एस्कार्ट के अंतर्गत) एवं कंटेनर यार्ड में सुचारू रूप से रखना [खंड XXI -1 में यथा उल्लिखित]	
	टीईयू	1800
	एफईयू	2700
(ii).	खाली करना: निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार कंटेनर को खाली करना: कार्गो की मालसूची बनाना तथा उसे आयात भंडारणगृह/खुले यार्ड में भंडारित करना (प्राथमिकता के रूप में अभियांत्रिक उपकरण के माध्यम से) तथा खाली कंटेनरों को सीएफएस परिसर के भीतर ईसीवाई या किसी अन्य निर्दिष्ट क्षेत्र तक ले जाना तथा उन्हें तीन की ऊंचाई तक भंडारित करना (विभिन्न प्रचालनों के बीच समयांतराल के बावजूद) [खंड XXI-(2) में यथा उल्लिखित विभिन्न परिचालनों के बीच लगने वाले समय का ध्यान किये बिना]	
(क).	सामान्य कार्गो	
	टीईयू	2500
	एफईयू	3750
(ख).	कबाड़/ भारी कार्गो	
	टीईयू	3800
	एफईयू	5700
(iii).	परीक्षण: जाँच: यार्ड में ढेर लगाए गए भरे हुए कंटेनरों को, जहां आवश्यक हो, उतार कर (जिसमें परिसर के भीतर संवहन शामिल हो) खाली करना ताकि सीमाशुल्क जांच को सुविधाजनक बनाया जा सके तथा सीमाशुल्क जांच के पश्चात कार्गो को पुनः उसी कंटेनर अथवा किसी अन्य कंटेनर में भरना अथवा कार्गो/कंटेनर को सड़क वाहनों पर लादना तथा जैसी स्थिति हो भरे/खाली कंटेनर को एलसीवाई/ईसीवाई अथवा किसी अन्य निर्दिष्ट क्षेत्र में ढेर लगाना [खंड XXI-3 (क) में यथा उल्लिखित]	
(क).	सामान्य कार्गो	
	25% तक कर्गो प्रहस्तन परीक्षण	
	टीईयू	1600
	एफईयू	2400
(ख).	25% से इतर कर्गो प्रहस्तन परीक्षण	
	टीईयू	2200
	एफईयू	3300
(ग).	कबाड़/भारी कार्गो	
	टीईयू	2600
	एफईयू	3900

(iv).	आरएमएस कंटेनर परीक्षण: सीलबंद सत्यापन के लिए उतार कर यार्ड में रखे गए भरे कंटेनरों की पुनः प्राप्ति (जिसमें परिसर के भीतर परिवहन शामिल हो सकता है) और सीमा शुल्क से क्लीयर हो गए भरे कंटेनरों का ट्रेलन पर लदान। [खंड सं. XXI-3(ख) में दर्शाया गया है।]	
	टीईयू	1410
	एफईयू	2115
(v).	कार्गो की सुपुर्दगी: कार्गो की सीमाशुल्क जांच के लिए व्यवस्था करना (जिसमें पैकेजों को खोलना तथा उन्हें पुनः पैक करना, उपयुक्त स्टैरप इत्यादि की या भार तोल, सीलिंग इत्यादि की, जहां भी आवश्यक हो, निःशुल्क व्यवस्था करना शामिल है) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो ढेरों/खुले यार्ड में रखना तथा संपूर्ण प्रेषण को आयात भंडारणगृह/ खुले यार्ड में आयातक/सीएचए द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों में लदान [खंड XXI (4) में यथा उल्लिखित]	
(क).	गोदाम/यार्ड से कार्गो की सुपुर्दगी	प्रति क्विंटल
	हस्तन	8.2
	यांत्रिक	10.2
(ख).	भरें कंटेनरों से कार्गो सुपुर्दगी	
	हस्तन	8.2
	यांत्रिक	10.2
ख.	निर्यात प्रचालन	
(i).	कार्टिंग: सीएफएस परिसर में प्रयोक्ता/निर्यातक/सीएचए द्वारा व्यवस्था किए गए, ट्रकों/वाहनों से कार्गो को उतारना तथा उन्हें यथाविधि वस्तु सूचीकरण के पश्चात निर्यात भंडारणगृह/खुले यार्ड में उपयुक्त यांत्रिक उपकरण या किसी अन्य समुचित माध्यम की सहायता से स्टैक करना [जैसा कि खंड सं. XXI(5) में दर्शाया गया है।]	
	हस्तन (प्रति क्विंटल)	8.2
	यांत्रिक (प्रति क्विंटल)	10.2
(ii).	जाँच करना, भरना श्रमिकों या समुचित उपकरण की व्यवस्था करना तथा सीमाशुल्क जाँच के लिए व्यवस्था करना (जिसमें पैकेजों को खोलना तथा उन्हें पुनः पैक करना, जहां भी आवश्यक हो, उपयुक्त स्टैरप/पैमाने या भार तोल निःशुल्क उपलब्ध कराना) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो, दुबारा से रखवाना तथा स्टॉक/कार्गो को इक्कठा करना, नामित खाली कंटेनर को सीएफएस कंटेनर यार्ड से प्राप्त करके अंतरित करना, कंटेनर को भरना, उन्हें तालाबन्ध तथा सील करना एवं भरे हुए कंटेनरों की आंतरिक ढुलाई करना ताकिभरे जाने वाले अलगे कंटेनर के लिए जगह बनायी जा सके। [जैसा कि खंड सं. XXI(6) में दर्शाया गया है।]	
(क).	क. सामान्य कार्गो	
	टीईयू	2500

	एफईयू	3750
(ख).	ख. कबाड़/ भारी कार्गो	
	टीईयू	3800
	एफईयू	5700
(iii).	(6) प्रत्यक्ष भराई: सीएफएस परिसर में वाहनों से कार्गो को उतारना तथा उपयुक्त यांत्रिक उपकरण से अथवा किसी अन्य उपयुक्त साधनों से यार्ड में, यथाविधि माल सूचीकरण के पश्चात, ढेर लगाना। सीमाशुल्क की जाँच के लिए (जिसमें जहाँ भी/ जब कभी भी अपेक्षित हो भारतोलन निशुल्क शामिल होगा) श्रमिक एवं समुचित उपकरण प्रदान करना तथा नामांकित स्टॉक/कार्गो को समेकित करना, सीएफएस कंटेनर यार्ड से कंटेनर को लाकर नामित स्थान पर अंतरित करना, भरने वाली जगह पर कंटेनर को रखना, नामित कंटेनर में निर्यात कार्गो को उपयुक्त यांत्रिक उपकरण अथवा किसी अन्य तरीके से भरना, निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद कंटेनर को सील करना एवं लिफ्ट ऑन, इसके बाद भरे हुए कंटेनर का आंतरिक संचालन करना, ताकि अगले कंटेनर को भरने के प्रयोजन से रखने के लिए जगह उपलब्ध कराई जा सके। [जैसा कि खंड सं. XXI(7) में दर्शाया गया है।]	
(क).	क. सामान्य कार्गो	
	टीईयू	2800
	एफईयू	4200
(ख).	ख. कबाड़/ भारी कार्गो	
	टीईयू	4000
	एफईयू	6000
(iv).	भरे हुए निर्यात कंटेनर का संवहन: सीडब्लूसी-सीएफएस कांडला पत्तन में सड़क-वाहनों की व्यवस्था करना, भरे हुए निर्यात कंटेनर को प्राप्त करना तथा उनके लिए सीएफएस से सीएसवाई, कांडला पत्तन (जहाँ भी/जब कभी भी सीमाशुल्क एस्कार्ट की आवश्यकता हो) तक वाहन की व्यवस्था करना तथा उसे पत्तन प्राधिकारियों को सौंपना, 'उपकरण अंतरपरिवर्तन रिपोर्ट' स्पष्ट तौर पर प्राप्त करना तथा उसे सीडब्लूसी-सीएफएस प्राधिकारियों को सौंपना। [जैसा कि खंड सं. XXI(8) में दर्शाया गया है।]	
	टीईयू	1800
	एफईयू	2700
(v).	सामान्य प्रचालन	
	खाली कंटेनर का संचलन: सीएफएस कांडला पत्तन से 15 कि.मी. सड़क दूरी के भीतर सीडब्लूसी सीएफएस कांडला पत्तन तक किसी अन्य सीएफएस/कंटेनर यार्ड से सी एस वाई-कांडला पत्तन न्यास से सीडब्लूसी सीएफएस कांडला पत्तन (बी) तक कंटेनर (ए) की स्थिति के बारे में यथाविधि	

	निरीक्षण करने के बाद खाली कंटेनर के लिए उपयुक्त वाहन एवं संवहन की व्यवस्था करना, (सीएसवाई कांडला पत्तन/अन्य नामित यार्ड के भीतर लिफ्ट ऑन/ऑफ ठेकेदार के खाते में न होगा) लिफ्ट ऑफ एवं सीडब्लूसी सीएफएस, सीवाई एवं विलोमतः में तीन ऊँचाई तक ढेर लगाना [जैसा कि खंड सं. XXI (9) में दर्शाया गया है।]	
(क).	सीएफएस से कांडला पत्तन से/को	
	टीईयू	800
	एफईयू	1200
(ख).	15 कि.मी. तक किसी भी यार्ड को/ से	
	टीईयू	1400
	एफईयू	2100
(vi).	अंतर्देशीय कंटेनर अंतरित करना: नामनिर्दिष्ट स्थल पर सीडब्लूसी कंटेनर माल-भाड़ा केंद्र परिसर के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान पर खाली/भरे कंटेनर अंतरित करना, जिसमें समुचित संचालन उपकरण के प्रयोग द्वारा उन्हें तीन की ऊँचाई तक स्टैक करना शामिल है [जैसा कि खंड सं. XXI (10) में दर्शाया गया है।]	
(क).	खाली कंटेनर	
	टीईयू	990
	एफईयू	1485
(ख).	भारी कंटेनर	
	टीईयू	1320
	एफईयू	1980
(vii).	लादना/उतारना: कंटेनर माल भाड़ा केंद्र, सीडब्लूसी, दीनदयाल पत्तन में पक्षकारों के सड़क वाहनों में/से कंटेनर लादना/उतारना (जिसमें वापस बुलाना शामिल है) [जैसा कि खंड सं. XXI (11) में दर्शाया गया है।]	
(क).	खाली कंटेनर	
	टीईयू	700
	एफईयू	1050
(ख).	भारी कंटेनर	
	टीईयू	1000
	एफईयू	1500
(viii).	धुलाई, आदि: सीएफएस परिसर के भीतर किसी भी अवस्थल से खाली कंटेनरों की धुलाई/सफाई/मरम्मत यार्ड में तथा सीडब्लूसी एवं सीएफएस परिसर में वापस किसी भी अवस्थल में अंतरित करना, जैसा भी निर्धारित हो (धुलाई तथा सफाई संविदाकार द्वारा	

	बिना किसी अतिरिक्त पारिश्रमिक के की जाएगी) [जैसा कि खंड सं. XXI(12) में दर्शाया गया है।]	
	टीईयू	1100
	एफईयू	1650
(ix).	सीडब्लूसी सीएफएस परिसर के भीतर स्थित उसी गोदाम अथवा विभिन्न गोदामों में भारतोलन अथवा अन्य प्रयोजन के लिए एक स्थान से किसी दूसरे स्थान तक कार्गो का संचलन/अंतरण। [जैसा कि खंड सं. XXI(13) में दर्शाया गया है। (दर प्रति क्विंटल)]	
	हस्तन	11
	यांत्रिक	13
(x).	सीडब्लूसी सीएफएस परिसर में भारतोलन अथवा अन्य प्रयोजन के लिए एक स्थान/गोदाम/सीवाई से किसी अन्य स्थान/गोदाम/सीवाई तक कार्गो के संचलन/अंतरण के लिए। (जैसा कि खंड सं. XXI-14 में दर्शाया गया है।)	
	प्रति क्विंटल	13
(xi).	पैलेट बनाना: कार्गो के पैलेट बनाने के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करना, जिसमें समुचित आकार के पैलेट तैयार करना, आवश्यकता के अनुसार स्टैरप करना एवं इस प्रकार तैयार पैलेटों को निर्दिष्ट स्थान पर स्टैक करना शामिल है। (सामग्री अर्थात् तैयार लकड़ी के पैलेट, स्टैरप, नेल अथवा अपेक्षित सामग्री, पैलेट तैयार करने के उद्देश्य से पक्षकार द्वारा व्यवस्था की जाएगी) [जैसा कि खंड सं. XXI (15) में दर्शाया गया है।]	
	प्रति क्विंटल	14
(xii).	बोरे में भरना: खुले कार्गो को बोरो में भरने/बैग में रखे कार्गो को नए बैग में भरने (जो सामग्री ग्राहकों द्वारा दी जाएगी), बोरो को सिलने, तोलने (जहां भी आवश्यक हो) तथा उन्हें समुचित स्थान पर स्टैक करने के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करना। [जैसा कि खंड सं. XXI (16) में दर्शाया गया है।]	
	प्रति क्विंटल	15
(xiii).	कंटेनर पर दुबारा कार्य करना: कंटेनर से कार्गो को खाली करने के लिए तथा उसी कंटेनर में अथवा नामांकित कंटेनर में कार्गो को दुबारा भरने के लिए, यथा अपेक्षित औपचारिकताएँ पूरी करने बाद, श्रमिक एवं उपयुक्त उपकरण की व्यवस्था करना। (सीएफएस) [जैसा कि खंड सं. XXI (17) में दर्शाया गया है।]	
(क).	25% तक दुबारा कार्य करना	
	टीईयू	2200
	एफईयू	3300
(ख).	25% से अधिक दुबारा कार्य करना	
	टीईयू	2600

	एफईयू	3900
(xiv).	शहर में वापसी: अर्थात् शट आउट कार्गो का लदान	
	प्रति क्विंटल	11
(xv).	ताला लगाने का प्रभार (उपभोक्ता के अनुरोध पर):	
	प्रति क्विंटल	54
(xvi).	धुम्रीकरण प्रभार	
(क).	मिथाइल ब्रोमाइड के साथ धुम्रीकरण प्रभार	
	टीईयू	1800.00
	एफईयू	3400.00
(ख).	एल्युमिनियम फॉसफाइट के साथ धुम्रीकरण प्रभार	
	टीईयू	600.00
	एफईयू	1000.00
	टिप्पणी: यह संबंधित उपभोक्ता के अनुरोध पर उपलब्ध कराई गई एक वैकल्पिक सेवा होगी।	

Tariff Authority for Major Ports NOTIFICATION

Mumbai, the 7th February 2018

No.TAMP/53/2016-CWC —In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from Central Warehousing Corporation (CWC) for revision of tariff for services rendered by CWC at the Container Freight Station (CFS) at Deendayal Port Trust, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

No. TAMP/53/2016-CWC

Central Warehousing Corporation

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 19th day of January 2018)

This case relates to the proposal dated 10 November 2016 received from Central Warehousing Corporation (CWC) for revision of tariff for services rendered by CWC at the Container Freight Station (CFS) at Deendayal Port Trust (DPT).

2.1. The existing SOR of CWC was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/35/2010-CWC dated 06 January 2012 which was notified in the Gazette of India on 01 March 2012. The Order prescribed the validity of the SOR till 31 March 2014. The validity of the existing SOR of the CWC was extended from time to time and the last extension being till 31 December 2016 vide Order dated 17 November 2016 based on the request of CWC.

2.2. While extending the validity of the existing SOR, it has been stipulated that, if any additional surplus over and above the admissible cost and permissible return emerges for the period post 1 April 2014, during the review of its performance, such additional surplus will be set off fully in the tariff to be determined.

3.1. The tariff increase / new tariff items proposed by the CWC are summarised below:

Sr. No.	Description	Proposed increase / (decrease) over the existing approved tariff in %	
		2016-17	2017-18 onwards
(i).	Storage Charges:		
(a).	Storages charges for import operations	Status quo	32% to 36%
(b).	Storages charges for export operations	0% to 27%	32% to 36%
(c).	Storage charges for covered area basis on weekly basis both for import and export operations	New item	32% to 36%
(d).	Storage charges at open bounded area basis on weekly tariff as well as monthly tariff (Reservation basis) for import operations	New item	33%
(ii).	Ground Rent:		
(a).	Ground rent upto 30 days slab for import and export operations	Status quo	33%
(b).	Ground rent in export operations (31 st day to 40 day)	Status quo	33%
(c).	Ground rent in export operations from 41 st day onwards	Status quo	33%
(iii).	Charges for handling container at CFS, transportation and other service:		
(a).	Various services offered at CFS for handling, transportation, stuffing/destuffing, etc.	0% to 125%	7% to 17%
(b).	Transportation TO / FRO at CFS, Deendayal Port	11%	10%
(c).	RMS Container Examination: Retrieval of the loaded container stacked in the yard by grounding (which may include transportation within the complex) for facilitating Seal Verification and loading customs cleared loaded container on trailer. As mentioned in clause XXI-3(b)]	New item	8%

3.2. The CWC has also furnished the tariff of other nearby CFSs and stated that they will also revise their tariff after commencement of Container Terminal at DPT, which will be definitely on higher side to existing one.

4.1. The CWC requested to allow CWC to realize Marketing Facilitation (MF) charges at the rates as proposed to the Authority to avoid any financial losses to CWC till approval of this Authority of its proposal or till 31 December 2016, whichever is earlier. Further, the CWC has stated that any excess MF charges realized from users beyond approved tariff will be considered for refund with the approval of Corporate Office.

4.2. Subsequently, the CWC vide its letter dated 27 December 2016 has made following submissions for approval of rates on provisional basis:

- (i). Customs Notification in respect of commencement of operations at Container Terminal at Deendayal Port has been issued and operations at our CFS Deendayal Port shall also start on the arrival of Container Vessels.
- (ii). To execute CFS operations at CFS- DPT, H&T contractor has been appointed and the contract will also commence from the date of commencement of operations at Container Terminal at Deendayal Port. The H & T rates in most of the items, under new contract are slightly higher in comparison to existing TAMP approved tariff. The Statement showing H&T rates of new contractor and existing tariff at CFS- Deendayal Port has been furnished by the CWC-CFS. The contract is valid for four years from the date of commencement of operations and extendable for a further period of one year on the same rates, terms and conditions.
- (iii). Existing tariff at CFS- DPT as approved vide Order dated 06 January 2012 and extended from time to time based on the request of CWC and the last extension is valid upto 31 December 2016. The existing tariff which was approved by TAMP initially from 1 April 2012 onwards is still continuing. After commencement of operations at existing tariff, CWC has to pay more amount to new H&T contractor towards execution of CFS operations and will get lesser amount from users, resulting revenue loss to CWC.
- (iv). To avoid revenue loss to CWC, CWC has submitted proposal for tariff revision to TAMP vide letter dated 10 November 2016 in two parts – (a) tariff upto 31 March 2017 and (b) tariff from 01 April 2017 onwards and this may be a better option.
- (v). Circular dated 28 November 2016 issued by the DPT may be referred to, wherein it is stipulated that DPT will realize revised on-board labour charges for handling of containers till the approval of the TAMP is received / notified. Accordingly, CWC has requested to permit to realize proposed tariff to avoid any revenue loss to government exchequer.

4.3. Accordingly, the CWC has requested to allow to realize proposed SOR from 1 January 2017 to 31 March 2017 as per their proposal (Part-A of SOR) and also requested to convey approval in respect of tariff proposed from 1 April 2017 onwards at the earliest.

4.4. Subsequently, the CWC vide its letter dated 09 February 2017 has informed that it had a trade meet on 03 February 2017 and as an outcome of the trade meet, the proposal needs to be reviewed. The CWC has also informed that they will forward a revised tariff proposal considering trade requirements within couple of days.

5.1. In this backdrop, the CWC has, vide its letter dated 17/18 February 2017 forwarded revised proposal, revised cost statement (excluding for the years 2013-14 to 2015-16), comparable tariff of other CFSs in Gandhidham and SOR. With regard to the cost statement for the years 2013-14 to 2015-16, the CWC has stated that the container terminal at DPT was non-functional resulting the NIL operations at CFS- DPT. There was only expenditure with almost NIL income. The CWC has also requested for exemption for providing the information with regard to financial years 2013-14 to 2015-16 and the annual accounts furnished for this period is considered to finalize the tariff proposal.

5.2. The highlights of the revised proposal in comparison with the original proposal dated 10 November 2016 are as follows:

(i) Traffic projections:

Sl. No.	Particulars	As per the Original proposal dated 10 November 2016				As per the revised proposal dated 17/18 February 2017			
		Actuals / Estimates	Projections			Actuals / Estimates	Projections		
		2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
1.	Container traffic in TEUS	16100	40300	44350	48780	11000	52300	55750	59400

(ii). Summary of the cost statement at the existing tariff level:

Particulars	As per the Original proposal dated 10 November 2016				As per the revised proposal dated 17/18 February 2017			
	2016-17 Actuals/ Estimates	2017-18	2018-19	2019-20	2016-17 Actuals/ Estimates	2017-18	2018-19	2019-20
Traffic (in TEUS)	16100	40300	44350	48780	11000	52300	55750	59400
Income (in lakhs)	350.72	980.83	1077.82	1178.63	412.99	2183.45	2270.86	2358.54
Operating expenditure including overheads	586.78	1004.69	1085.39	1172.35	689.71	2155.87	2255.80	2357.08
Depreciation	96.78	96.78	96.78	96.78	96.78	96.78	96.78	96.78
Total Expenses					786.49	2252.65	2352.58	2453.86
Capital Employed	1730.42	1730.42	1580.56	1445.70	1730.42	1730.42	1580.56	1445.70
ROCE adjusted for capacity utilisation	80.99	185.16	186.39	185.88	20.39	88.57	86.35	83.43
Net deficit	(413.83)	(305.80)	(290.74)	(276.38)	(393.89)	(157.77)	(168.08)	(178.74)
Net deficit as % of operating income	(123%)	(32%)	(28%)	(24%)	(96%)	(7%)	(7%)	(8%)

(iii). Net income / deficit for the past period as submitted by CWC at the existing tariff level **:

Sl. No.	Estimates				Actuals/Estimates			
Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	TOTAL	2011-12	2012-13	2013-14	Total for 2011-12 & 2012-13
Surplus(Deficit) before return	159.24	202.94	(349.95)	12.23	(218.81)	(176.64)	Not furnished	(395.45)

Capital Employed	2054.42	2034.26	2113.62		1845.56	1857.86	
ROCE adjusted for capacity	312.43	300.01	475.20	1087.73	276.83	278.68	555.51
Net Surplus (Deficit) after return	(153.19)	(97.07)	(825.15)	1075.41	(429.23)	(294.07)	(723.31)
Net Surplus/ (deficit) as a % of Operating Income	(14%)	(8%)	(259%)	(94%)	(82%)	(56%)	

** subject to verification.

(iv). The tariff increase/ new tariff items proposed by the CWC is summarised below:

Sr. No.	Particulars	Tariff increase / decrease / new tariff items proposed by CWC
(i). Storage Charges:		
(a).	Storages charges for import operations.	33%
(b).	Storages charges for export operations.	33% to 36%
(c).	Storage charges for covered area basis on weekly basis both for import and export operations.	New item
(d).	Storage charges at open bounded area basis on weekly tariff as well as monthly tariff (Reservation basis) for import operations.	New item
(ii). Ground Rent:		
(a).	Ground rent upto 30 days slab for import and export operations.	25% to 27%
(b).	Ground rent in export operations (31 st day to 40 day).	-67% (New slab introduced)
(c).	Ground rent in export operations from 41 st day onwards.	Status quo (New slab introduced)
(iii). Charges for handling container at CFS, transportation and other service:		
(a).	Various services offered at CFS for handling, transportation, stuffing/ de-stuffing, etc.	3% to 162%
(b).	Transportation TO / FRO at CFS, Deendayal Port.	-11%
(c).	RMS Container Examination: Retrieval of the loaded container stacked in the yard by grounding (which may include transportation within the complex) for facilitating Seal Verification and loading customs cleared loaded container on trailer. As mentioned in clause XXI-3(b)].	New item ` 1410/ TEU ` 2115/ FEU
(iv).	Direct Stuffing Scrap and Heavy Cargo.	New item ` 4000/ TEU ` 6000/ TEU

5.3. The CWC has pointed out certain typographical errors in the existing SOR and proposed for rectification as follows:

Prescribed in the existing SOR	Rectification proposed in the proposed SOR
(A). Storage charges	
Export: <u>Storage Charges (Covered)</u> <u>On General (Per MT/Day basis)</u> Upto 7 days From 7th day onwards	Export: <u>Storage Charges (Covered)</u> <u>On General (Per MT/Day basis)</u> Upto 7 days From 8th day onwards
(B). Ground Rent	
Loaded Container (per TEU/day basis) 1 to 3 days 3 days to 15 days	Loader Container (per TEU/day basis) 1 to 3 days 4 days to 15 days

5.4. The CWC has also proposed certain changes in the conditionalities as follows:

Sl. No.	Existing conditionalities	Revised conditionalities
	<u>Storage Charges</u>	

1	First 3 days will be free for the import LCL cargo in CWC godown, in respect of containers received from DPT at CWC- CFS.	Deleted (since it is redundant and contents already mentioned in table)
Ground Rent		
1.	All Empty containers that are stuffed at CWC-CFS will have 30 days free storage.	All Empty containers at CWC-CFS will have 30 days free storage.
5.	30 days free period will be allowed for parking of empty containers at CFS, Deendayal Port.	Deleted (Since it is covered under revised point-1 above)
6.	Free period in case of empty containers will commence from the date of parking of empty container at designated yard of CFS, Deendayal Port, irrespective of time of arrival of such containers.	Deleted (As the free period will start at the date and time of arrival/ entry of empty container in CFS and therefore have no relevance)

5.5. Accordingly, the CWC has requested for approval for continuation of tariff beyond 31 December 2016 to 03 February 2017 and approval for proposed tariff. The CWC has also requested to ratify the action of CWC to levy the proposed tariff from 04 February 2017 stating that the Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL) has commenced its operations from 04 February 2017 and revised / proposed tariff is to be made implemented from the date of commencement of Container Terminal Operations i.e. 4 February 2017.

5.6. On perusing revised proposal, it is seen that the cost statement forwarded by the CWC does not contain the financial information for the years 2013-14 to 2015-16. The CWC has also not forwarded a copy of each of the Balance Sheet for the years 2011-12 to 2015-16. Further, the CWC has also not furnished any minutes of trade meet held on 03 February 2017 as informed by them vide its email dated 9 February 2017.

5.7. Hence, CWC was vide our letter dated 20 February 2017 requested to furnish the proposal of CWC, Cost statements pertaining to financial years 2013-14 to 2015-16, Balance Sheet for each of the years 2011-12 to 2015-16 alongwith the schedules forming part of it and copy of minutes of the trade meet held on 03 February 2017, which was followed by a reminder dated 02 March 2017 and 30 March 2017.

5.8. In response, the CWC vide its email dated 08 March 2017 has informed that preparation of Cost statements pertaining to financial years 2013-14 to 2015-16 is under progress and will be submitted within couple of days and Balance Sheet for the years 2011-12 to 2015-16 alongwith the schedules forming part of it.

5.9. Since no response received from the CWC, the CWC vide our letter dated 31 March 2017 was again requested to furnish the above requisite information immediately.

5.10. The CWC has forwarded a copy of minutes of the trade meet held on 03 February 2017. The CWC has, in the minutes of the trade meet held on 03 February 2017, stated that in response to the feedback received from different trade partners, the proposal was re-examined by it and proposed the revised tariff to extend the benefits to the shipping lines/agents. The CWC has proposed to modify the existing conditionalities viz., to extend the free days for empty container from 10 days to 30 days and the free carting period from 3 days to 7 days. To compensate this, CWC decided to increase the empty LIFT ON/OFF from `400 per TEU to `700 per TEU.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, vide our letter dated 08 March 2017 a copy of the proposal dated 17/18 February 2017 of CWC was forwarded to the DPT and concerned users/ user organisations seeking their comments. We have received comments only from Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL). The comments received from KICTPL was forwarded to CWC for feedback information. The CWC has not responded till finalisation of this case. The comments received from KICTPL are given below:

- (i) Revision of charges ranging from 10% to 33% has been proposed for various services rendered at CWC CFS. In our view, any revision at this juncture is not warranted as the container terminal has just started functioning. The First Phase has been operationalized only on 28.01.2017. The Second Phase is yet to start.
- (ii) The container terminal was not operational for more than three years. The entire container traffic had diverted to nearby ports. It is a not an easy task to attract back the lost cargo. It will take time for the traffic to pick up. In view of the presence of competing ports nearby, it needs lot of trade promotional measures to attract back the containers. Competitive pricing is one of the pre-requisites to attract the cargo.
- (iii) At this juncture, it may not be advisable to increase the tariffs of the CFS. Any upward revision in tariffs will have a negative impact on building up the traffic. In order to attract the traffic, which is now needed is attractive tariffs including rebates and discounts. It is very essential that the CWC

tariffs are kept competitive by keeping them unrevised at least for a period of two years. Depending on the traffic pick up, revisions can be envisaged after the period of two years by which time financial data will also be available to TAMP to arrive at a reasoned decision to make any revision in the tariffs.

7. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it may take some more time to dispose of the proposal and based on request made by CWC, this Authority vide its Order no.TAMP/53/2016-CWC dated 29 March 2017 has approved tariff on adhoc basis for the services rendered by CWC at the CFS; DPT from 04 February 2017 to 30 June 2017 or till the effective date of the implementation of final tariff whichever is earlier, subject to condition that if the final rates to be approved by this Authority are lower than adhoc rates, the difference between the final tariff and the adhoc tariff is fully refunded by the CWC to the concerned users, as agreed by CWC-CFS. This Order has been notified in the Gazette of India on 28 April 2017 vide Gazette No.171.

8. A joint hearing in this case was held on 18 April 2017 at the DPT premises. At the joint hearing, the CWC and users / user associations have made their submissions. At the joint hearing, the CWC has given statement of comparison of tariff for H & T operations.

9. As agreed at the joint hearing, the Kandla Port Karmachari Sangh (KPKS) vide our letter dated 01 May 2017 was requested to furnish its written comments on the proposal of CWC for revision of its tariff for the services rendered by it at Container Freight Station, DPT. No response was received from KPKS.

10.1. At the joint hearing, the CWC has agreed to forward the requisite information as sought vide our letter dated 31 March 2017. In response, the CWC vide its letter dated 19 April 2017 has submitted the following:

- (i). Cost statement for the period from 2013-14, 2014-15 and 2015-16.
- (ii). The Balance Sheets for the period from 2011-12 to 2015-16 in CWC are not prepared on unit to unit basis. The Balance Sheets of CWC are on organisation basis. Copy of Balance Sheets for the period from 2011-12 to 2015-16 are furnished.

10.2. On perusing CWC letter dated 19 April 2017, it is seen that CWC has simply forwarded Balance Sheet for entire regional office and not prepared on unit to unit basis. In this regard, we have vide our letter dated 01 May 2017 requested CWC to furnish complete Balance Sheet alongwith Auditors Report for the CFS at Kandla Unit for each of the years 2011-12 to 2015-16 duly certified by its Chartered Accountant immediately and the Reconciliation statement reconciling the operating income, operating expenses, gross block and net block considered in the Cost Statement with the figures reflected in Profit and Loss Account and Balance Sheet for the CFS at Kandla Unit (to be) furnished by CWC.

10.3. In this regard, the CWC vide its e-mail dated 04 May 2017 has forwarded the cost statements for the period from 2013-14 to 2015-16. The CWC has mentioned that the Balance Sheet of CFS- DPT for the period 2011-12 to 2015-16 will be submitted within a week period. However, the Balance Sheets for the years 2011-12 to 2015-16 was not received.

11.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the CWC was requested vide our letter dated 01 June 2017 to furnish additional information / clarifications on a few points by 13 June 2017.

11.2. After availing extension of time from time to time to respond, the CWC vide its letter dated 14 July 2017 and subsequent letter dated 15 July 2017 has furnished its reply to the additional information/ clarifications sought by us and also furnished Balance Sheet and annexure in respect of CFS- DPT for the period from 2011-12 to 2015-16. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the corresponding replies furnished by the CWC is tabulated below:

Sr. No.	Information / clarifications sought by us	Reply furnished by CWC
A.	General:	
(1).	(a). The CWC was vide our letter of even number dated 01 May 2017 requested to furnish segregated Balance Sheet and schedules forming part of it alongwith Auditors Report for the CFS at Kandla Unit for each of the years 2011-12 to 2015-16 duly certified by its Chartered Accountant. In response the CWC has, vide its email dated 4 May 2017, while furnishing the Cost statements for the years 2013-14 to 2015-16, stated that the Balance sheet of CFS - DPT for the period 2011-12 to 2015-16 follows/will be submitted within a week period. This document is still awaited. The CWC, therefore, to furnish the segregated Balance Sheet and schedules forming part of it for the CFS at Kandla Unit for each of the years duly certified by its Chartered Accountant immediately.	Balance sheet of CFS- DPT for the period 2011-12 to 2015-16 is furnished.
	(b). The CWC was already requested vide our letter of	Reconciliation statement will be prepared and

	even number dated 01 May 2017 to furnish the Reconciliation statement reconciling the operating income, operating expenses, gross block and net block considered in the Cost Statement with the figures reflected in Profit and Loss Account and Balance Sheet for the CFS at Kandla Unit (to be) furnished by CWC. Response of CWC is awaited. The CWC, therefore, to furnish the reconciliation for each of the years immediately.	submitted in a week period. [Reconciliation statement not furnished by CWC despite reminders dated 21 June 2017 and 11 July 2017]
(2).	The figures furnished by the CWC for the year 2016-17 is based on the estimates/ actuals. Since the year 2016-17 is already over, CWC may replace the estimates of 2016-17 with the actuals for the entire year 2016-17 duly reconciling the figures reported in the cost statement with the Audited/Draft Annual Accounts of the said year. Also, forward a copy of the Audited Annual Accounts for the year 2016-17. If the Annual Accounts for 2016-17 is yet to be audited, draft accounts may be furnished. Consequent to updating the estimates of 2016-17 with reference to actuals, the estimates for the subsequent years viz., 2017-18 to 2019-20 may be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals for the year 2016-17.	As the year has just ended and the audited accounts will be submitted after completion of audit and till then the estimated one earlier submitted may be used.
B.	FINANCIAL COST STATEMENTS	
(1).	Traffic:	
(i).	(a). Clause 3.8(ii) (b) of the License Agreement (LA) stipulates that the licensee shall guarantee a throughput equivalent to 36% of impex trade container traffic handled by the container operator. As against the above provision in the LA, from the notes under the table furnished at the end of Form 2A it is understood that the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) is considered at 36% on the actual impex traffic as declared by DPT during the years 2016-17 to 2019-20 in Maritime Agenda 2010-20. The Minimum Guaranteed Throughput indicated by the CWC in Form 2A is at 96400 TEUs, 122400 TEUs, 129600 TEUs and 136800 TEUs for the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20 respectively. In this regard, the CWC to furnish the impex containers projected by DPT for the years 2016-17 to 2019-20 in Maritime Agenda 2010-20.	Despite repeated request, DPT has not provided requisite data. Hence Container data published in Maritime Agenda 2010-20 may be treated as factual. However, confirmation of container data will be provided as soon as CWC gets required data from DPT. <i>[CWC has not responded further. The DPT has ,however, with reference to similar information sought by us furnished the requisite information which is brought out in the subsequent paragraphs]</i>
	(b). Since the year 2016-17 is already over, the actual impex containers handled by the DPT in the year 2016-17 may be obtained and the MGT figures in the cost statement may be updated based on the actuals.	DPT has been requested to furnish actual Container Data during 2016-17. Required Data will be provided as soon as CWC gets required data from DPT. <i>[The DPT has in response to the information sought by us indicated that actual traffic handled by CWC for the year 2016-17 is 10207 TEUs]</i>
(ii).	The actual traffic reported for the year 2011-12 to 2015-16 is 39222 TEUs, 21744 TEUs, 342 TEUs, 0 TEUs and 108 TEUs respectively. The actual and estimated traffic for the year 2016-17 is assessed at 30460 TEUs (The same has been taken at 11000 TEUs in Form 2A). The traffic projections for the years 2017-18 to 2019-20 is 52300 TEUs, 55750 TEUs and 59400 TEUs respectively with a growth of 71.66%, 6.60% and 6.55% over the actuals/estimates of the respective previous years. Analysis, if any, done by the CWC for estimation of the traffic assessed to be handled at CFS-CWC, since the container operations are just started by the new container terminal operator at DPT, may please be furnished.	The data for 2016-17 has been considered with the facts that Terminal has just started during February-17 and hence the increase is 71.66%. However, subsequent increase @ 6-7% is anticipated in future years.

(iii).	The traffic proposed to be handled by the CWC for the years 2017-18 to 2019-20 are found to be substantially lower than the MGT as per the provisions in the LA on the total impex container traffic estimated by the DPT. The projection of the traffic substantially lower than the MGT needs justification.	DPT has been requested to confirm the Container data published in Maritime Agenda 2010-20. Confirmation of MGT container data will be provided as soon as CWC gets required data from DPT. <i>[The DPT has responded with reference to similar information sought by us which is brought out in the subsequent paragraphs]</i>
(2).	Income estimation:	
(i).	As per Form 2A, the traffic estimated to be handled for the year 2016-17 is 11000 TEUS. Whereas for the same period, the traffic projected in Form 3A is at 30460 TEUS. Hence there is a mismatch. The correct traffic figures based on actuals to be indicated and updated in the cost statement. Similarly, the income estimation for the year 2016-17 in Form 2B is `412.99 lakhs as against ` 408.84 lakhs projected in Form 3A. The CWC to correct the position based on the actuals	The mismatch in number of containers is due to oversight and the same may be considered as 11000 TEU's in Form 3A instead of 30460 TEU's. The difference in income estimation in Form 2B & Form 3A is due to non-operating income as the amount of `412.99 Lakhs in Form 2B includes the both operating & non-operating income while in Form 3A `408.44 Lakhs is just showing the operating income. The non-operating income is shown in cell G42 of Form 3A.
(ii).	(a). The traffic estimated to be handled at the CFS for the year 2017-18 is 52300 TEUS (Loaded Container 30000 TEUs and Empty Containers 22300 TEUs). The traffic projections estimated for the years 2018-19 and 2019-18 are at a growth of 6.60% and 6.55% respectively. Whereas the income projections show 4% increase in the year 2018-19 and 3.85% increase in 2019-20. The income projected for the years 2018-19 and 2019-20 does not correspond with the growth estimated in the traffic. The income estimated for the years 2018-19 and 2019-20 to be reviewed and modified in view of the above.	Empty containers don't make any type of income except the lift on/off charges which have been taken in the import/export containers. The ratio of increase in loaded containers is inconsistent with the ratio of increase in income i.e. 4% in 2018-19 & 3.85% in 2019-20.
	(b). The average realizable total income per TEU is estimated at `1342.23, `4136.33, `4035.57 and `3933.27 during the years 2016-17, 2017-18, 2018-19 and 2019-20 respectively resulting decrease for the years 2018-19 and 2019-20 over the respective previous years. [For example in the year 2017-18 the income estimated is `2163.3 lakhs for total estimated traffic of 52300 TUEs (`2163.30 lakhs/52300 TUEs = `4136.33). Decrease in average realization per TEU to be justified. Further, the reason for the average per TEU income in the year 2016-17 at `1342.23 to be on lower side compared to projections of average per TEU for the next 3 years be explained.	Income computation is purely based on the loaded containers and average will be looking increasing if calculated by only loaded containers.
(iii).	The CWC has not furnished detailed computation of estimated income with reference to the traffic projected at the existing Scale of Rates. Please furnish detailed computation of income for the traffic projected at the existing tariff level from each of the tariff items prescribed in the SOR for each of the years 2017-18 to 2019-20. Please furnish soft copy of the income estimation with linkage in excel as well.	The detailed computation of estimated income has been made and the same is furnished.
(iv).	As regard the income from storage charge, the CWC to furnish the dwell time considered for the purpose of income estimation for the years 2017-18 to 2019-20.	The dwell time is shown in the computation sheet of estimated income.
(v).	Apart from the general increase in rate proposed, the CWC has also proposed introduction of following new tariff items: Storage Charges: Import Cargo:	All are new additional items based on feedback from Users at Kandla/G'dham and Trade meeting dated 03/02/17 that there should be option in tariff for MT/Wt. Based tariff or Area tariff

	<p>Weekly Tariff ₹66 per sq. mtr per week</p> <p>Open bonded weekly tariff ₹30 per sq. mtr per week monthly tariff ₹100 per sq. mtr per month</p> <p>Export Cargo weekly tariff ₹60 per sq. mtr per week</p> <p><u>Chapter II Market Facilitation (MF) Tariff:</u> RMS Container Examination ₹1410 per TEU (Please indicate what is meant by RMS) ₹2115 per FEU</p> <p>The year-wise additional revenue implication arising from these new tariff items to be quantified item-wise and furnished for all the years under consideration with workings.</p>	<p><u>Market Facilitation (MF) Tariff:</u> RMS Container Examination is facility provided by Customs/CBEC to trade wherein they can clear their container only after seal verification i.e. there is no need to open and destuff the container for examination.</p> <p>The quantum of income may not be possible unless the area is used by trade.</p>
(vi).	(a). The rates approved by the Authority are ceiling levels only. The CWC may indicate the discount over the ceiling rates, if any, allowed by it during the years 2010-11 to 2016-17. The revenue impact of such discounts allowed may be quantified. It may be clarified whether the actual income reported in the Annual Accounts of 2010-11 to 2015-16, and 2016-17 (actuals to be furnished by CWC) are revenue realised at the ceiling level of tariff prescribed by the Authority or at the discounted level of tariff.	As of now, no discount is considered/ proposed by CWC.
	(b). Confirm that the revenue estimates for the years 2017-18 to 2019-20 are with reference to the existing ceiling rates prescribed by the Authority.	Yes, the revenue estimates for the years 2017-18 to 2019-20 are with reference to the existing ceiling rates and the same can also be seen in the computation sheet furnished.
(3).	<u>Operating cost:</u>	
(i).	The CWC to note that annual escalation announced by the Authority for the tariff cases to be decided in the year 2017-18 is 2%. A letter in this regard has been issued. In view of the above position, the CWC may modify the estimates in line with the annual escalation announced by the Authority.	The point is not clear. The further details/ clarification may be provided to comply the same accordingly. [The point raised by us is being taken care by us while finalising the case]
(ii).	<p><u>Operating and Direct Labour:</u> The operating and direct labour cost considered in the Form 3B is at ₹9.50 lakhs for 6 employees. The number of employees under this category are estimated to increase by 100% i.e., to 12 during the 2017-18. However, the average cost per employee is estimated to increase to 11.40 lakhs i.e., by 20%. For the subsequent years, the increase is considered at 3.07% and 2.98% during the years 2018-19 and 2019-20 respectively. Please justify steep increase in unit cost of labour in the year 2017-18 and substantiate with some document as the year 2017-18 has already commenced. The annual escalation considered by CWC for the year 2018-19 and 2019-20 may be justified as it is beyond the annual escalation of 2% as brought out in point B 3 (i) above.</p>	The increase from ₹9.50 Lakhs to 11.40 Lakhs is only 20% instead of 40% as shown in your mail. The same is due to the implementation of pay revision w.e.f. 01.01.2017 although the same has not yet been finalized but whenever it will be implementing the same will be effective from 01.04.2017 so the same has been considered. For the subsequent years, the escalation is around 3% which is as per the normal increment policy in government organizations.
(iii).	<u>Repairs & Maintenance Cost:</u>	
	(a). As per statement of Profit and Loss Account, the actual repairs and maintenance cost incurred during the year 2015-16 is ₹12.05 lakhs. As against this amount, the CWC has estimated the same for the year 2016-17 at ₹20.25 lakhs i.e., 68.05% increase over the actuals of 2015-16. Further, the CWC has estimated to increase R & M cost by 5.48% during the year 2017-18 and 5% for each	As the terminal was inoperative since long the assets lying there required special repairs & maintenance and due to this reason, in the year 2016-17 the same is estimated at higher side. As the assets standing there are getting old day by day and will require more repairs so for the years 2017-18, 2018-19 & 2019-20, the same has been

	of the years 2018-19 and 2019-20 over the respective previous years. Steep increase in repairs and maintenance in the 2016-17 to be justified recognizing that no addition to gross block is proposed in this year. Also, justify annual escalation estimated in the years 2018-19 to 2019-20 which is beyond the admissible annual escalation announced by the Authority.	taken on the higher side.
	(b). Please confirm and show that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period are not considered while estimating this cost item for the years 2017-18 to 2019-20.	No such instances has been observed in past so not considered in the year 2017-18 to 2019-20.
(iv).	<p>Royalty/ revenue share: As per the tariff guidelines of 2005, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation, subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidder. The L.A. was signed by the CWC in February 2002. During the previous tariff revisions, CWC had clarified that in the competition bidding, it was the only technically qualified tenderer. Since there is no second bid available for comparison, it had sought pass through of the entire royalty payable to the DPT on the Minimum Guaranteed Throughput envisaged in its proposal. In the current proposal as well, the CWC has followed the same approach.</p> <p>Since the Government did not convey its decision in this regard, royalty payable was not allowed as cost in the last tariff revision. In the absence of any specific direction from the Government in this regard, the Authority will not be in a position to admit royalty payable by CWC to DPT as cost in the current tariff revision exercise.</p>	CWC pay royalty on per TEU basis from its revenue and it is not revenue sharing. Hence, the expenditure on royalty is to be considered by TAMP.
(v).	Market Facilitation (MF) Payments:	
	(a). Confirm that the agreement entered by CWC with the H&T contractor viz., M/s. Abrar Forwarders for handling and transport of ISO containers between container yard of DPT and CFS-CWC and various allied operations complies with the provisions in the Income Tax Act relating to arms length relationship of the transaction.	Yes, the same is confirmed.
	(b). Agreement dated 26 July 2016 with the contractor does not show any annual escalation in the rate. Hence, confirm that no annual escalation in the unit rate is considered in the expenditure projection of this item for the years 2017-18 to 2019-20.	Contract / Tender clause-XVI-B, provides escalation in H&T SOR, based on variation (+/-) in diesel rates after span of every six month (Copy of Tender document already provided). However, till date escalation not given and in proposal also any impact of escalation not incorporated.
	(c). Detailed working of the MF payments (i.e. equipment hire charge) co-relating the unit rate with the rates specified in the agreement entered by CWC for each of the items of services for the traffic projected for the years 2017-18 to 2019-20 may be furnished in support of the estimates considered in the cost statement.	The MF charges/Equipment hire charges have been shown in the income computation sheet.
	(d). The estimate of 2016-17 may be updated with actual figures reported in Annual Audited Accounts / draft Annual Accounts.	As the audit will be starting soon and after completion the same will be updated and submitted.
(vi).	<p>Lease Rental: The lease rental payable as per the concession agreement indicated in the cost statement does not match with the lease rental reported in the profit and loss statement for the</p>	DPT has demanded some escalation with retrospective effect and CWC is making provision for the differential amount.

	year 2010-11 to 2015-16. The reasons for variation in figures may be explained. The CWC to ensure that the lease rental for the year 2016-17 is updated in the cost statement based on actuals matching with the lease rent reported in the Annual Accounts for the year 2016-17.																																			
(vii).	Insurance:																																			
	(a). Insurance cost indicated in the cost statement for the years 2011-12 to 2015-16 is found to be different from the figures reported in the statement of Profit and Loss Account for respective years. The reasons for the variation may be explained.	Reconciliation will follow. [The CWC has not furnished reconciliation]																																		
	(b). Please furnish a copy of the relevant insurance covers taken during the year 2016-17 to justify the figures considered in the cost statement.	Copy of Insurance Policy is furnished.																																		
	(c). Insurance cost is estimated to increase by 22.66%, 18.29% and 12.88% for the years 2017-18 to 2019-20 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years despite the fact that no additions are proposed to the gross block during these years. The insurance cost should in fact reduce since it is computed on the written down value of the asset. The CWC may modify the estimation of insurance cost in the light of our observation in this regard.	The increase in Insurance cost is due to impact of Cargo Insurance that will be handled/ stored in CFS.																																		
(viii).	Depreciation																																			
	(a). As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement, whichever is higher. Please confirm whether the computation of depreciation is as per this tariff guideline provision.	CWC in its accounts charges depreciation as per the rates described under Warehousing Corporation Act, 1962 so those rates have been used while charging depreciation. Although the rates are based on the straight line method. Rates of depreciation are as under: <table><tr><th>Fixed Assets</th><th>Rates adopted by CWC (based on useful life) %</th></tr><tr><td colspan="2">Tangible Assets</td></tr><tr><td>Warehouse & Godowns/Convertible Plinths/Buildings/Flats</td><td>1.63</td></tr><tr><td>Non-convertible Plinths</td><td>20.00</td></tr><tr><td>Water & Electric Installation</td><td>3.50</td></tr><tr><td>Plant & machinery/ Railway Siding</td><td>5.15</td></tr><tr><td>Furniture/Electrical Equipments</td><td>6.50</td></tr><tr><td>Office/Construction/Other Equipments/HBL Sheet</td><td>16.00</td></tr><tr><td>Mobile Phones</td><td>33.33</td></tr><tr><td>Vehicles</td><td>12.00</td></tr><tr><td>Laboratory Equipments</td><td>19.00</td></tr><tr><td>Disinfestation Equipments</td><td>24.00</td></tr><tr><td>Wooden Crates/PCC Blocks</td><td>12.00</td></tr><tr><td>Racks & Tin Trays</td><td>10.00</td></tr><tr><td>Poly Pallets</td><td>5.00</td></tr><tr><td>Computers</td><td>16.21</td></tr><tr><td colspan="2">Intangible Assets</td></tr></table>	Fixed Assets	Rates adopted by CWC (based on useful life) %	Tangible Assets		Warehouse & Godowns/Convertible Plinths/Buildings/Flats	1.63	Non-convertible Plinths	20.00	Water & Electric Installation	3.50	Plant & machinery/ Railway Siding	5.15	Furniture/Electrical Equipments	6.50	Office/Construction/Other Equipments/HBL Sheet	16.00	Mobile Phones	33.33	Vehicles	12.00	Laboratory Equipments	19.00	Disinfestation Equipments	24.00	Wooden Crates/PCC Blocks	12.00	Racks & Tin Trays	10.00	Poly Pallets	5.00	Computers	16.21	Intangible Assets	
Fixed Assets	Rates adopted by CWC (based on useful life) %																																			
Tangible Assets																																				
Warehouse & Godowns/Convertible Plinths/Buildings/Flats	1.63																																			
Non-convertible Plinths	20.00																																			
Water & Electric Installation	3.50																																			
Plant & machinery/ Railway Siding	5.15																																			
Furniture/Electrical Equipments	6.50																																			
Office/Construction/Other Equipments/HBL Sheet	16.00																																			
Mobile Phones	33.33																																			
Vehicles	12.00																																			
Laboratory Equipments	19.00																																			
Disinfestation Equipments	24.00																																			
Wooden Crates/PCC Blocks	12.00																																			
Racks & Tin Trays	10.00																																			
Poly Pallets	5.00																																			
Computers	16.21																																			
Intangible Assets																																				

		Registration Fee for container trains	5.00	
		Right to use of land	20.00	
		Computer Software	16.21	
	(b). The Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs. Please confirm whether the depreciation rate considered by CWC is based on the provisions of Companies Act, 2013. Also indicate the depreciation rate considered by the CWC for each item of asset based on the useful life of assets prescribed in the Companies Act, 2013 giving reference to the relevant provision in the said Act.	As CWC is a corporation incorporated through act of parliament and not registered under any of the current/ previous companies act so the rates prescribed under it will also not be applicable to CWC and so as to CFS DPT.		
(ix).	<u>Management & General Administration overheads (MGAO):</u>			
	(a). As stated earlier, the items under MGAO may be updated with actuals as per Audited Annual Accounts for the year 2016-17.	The point will be complied with while submitting the annual accounts for the year 2016-17.		
	(b). The annual escalation in Overheads except preliminary expenses is estimated to increase in the range of 5% to 11% for each of the years 2017-18 to 2019-20. The CWC is requested to modify the annual escalation to the admissible level as brought out in point B 3 (i) above.	The same has been escalated keeping in view the past figures.		
(4).	<u>Capital Employed:</u>			
(i).	As stated earlier, the CWC has not furnished the Audited Balance Sheet for the years 2011-12 to 2015-16 to verify the gross block, net fixed assets and capital employed furnished in Form 4B. The requisite documents may be forwarded. Please ensure that the gross block, additions to the gross block, depreciation and the net block of assets considered in the cost statement duly matches with the figures reported in the Balance Sheet. The same information also to be furnished for the year 2016-17 as the financial year 2016-17 is already completed.	The audited Balance Sheet has been furnished so the same could be verified.		
(ii).	(a). As stated earlier, the CWC has not furnished the segregated Balance Sheet of CWC at CFS at DPT division for the years 2011-12 to 2015-16 to verify the Sundry debtors and cash balance by the CWC for determining the working capital in accordance with the norms prescribed in clause 2.9.9. of the guidelines. The requisite documents may be forwarded immediately as stated earlier. Please show that the working capital considered by CWC is in line with clause 2.9.9. of the guidelines.	The audited Balance Sheet has been furnished.		
	(b). The Authority passed an Order dated 30 September 2008 clarifying certain areas of tariff fixation under 2005 guidelines which, inter alia, permits outflow on certain items arising out of the contractual obligations of the LA to be taken as part of the Sundry Debtors. As per Article 5.2. of the LA, the CWC is required to pay lease rent to the DPT for the lands allotted to it before the end of the first month of the year to which such license fee pertains. As per Article 5.1. of the LA Royalty is payable on the 10th of the succeeding month. Since Lease rentals as per of the LA is payable in advance, these item may be considered for computation of the working capital as done in last tariff revision Order.	Last tariff sheet has been followed for preparing the current tariff sheet.		
	(c). The basis of estimation of current liability for the years 2010-11 to 2013-14 to be explained.	As there was negligible work at the terminal during 2013-14 so there was no liability on account of equipment hire charges and in the year 2010-11 to 2012-13, there was some work so the		

		same has been taken into account.
(iii).	The CWC has computed 15% Return on Capital Employed (ROCE) and adjusted for capacity utilization. The admissible ROCE for the tariff cases to be decided in the year 2017-18 is announced by the Authority at 16%. The computation of ROCE to be modified in the light of the above observation.	The same will be modified @ 16%.
(5).	<u>Comparison of Actual vis-à-vis the Estimates (Form 7):</u>	
(i).	In the revised form 7 filed by CWC vide letter dated 17 February 2017, all the items of estimates viz., operating income, expenses except MF Expenses (Equipment hire), capital employed, ROCE, net surplus etc., for the years 2011-12 to 2013-14 considered by the CWC are different from the estimates considered in the Order of 06 January 2012. The estimates should be as considered in the last general revision Order of CWC for the years 2011-12 to 2013-14. As regards the operating income, the estimates considered in the Order need to be adjusted for tariff increase allowed in the last tariff Order for a like to like comparison with the actuals.	The estimates will be changed to the general revision order of CWC. However, Cost Statement approved during last revision may be provided to enable this office to amend the same in Form-7.
(ii).	Royalty was not admitted as an item of cost while approving the last tariff Order for reasons explained in the Order in para 12 (iii)(e). The CWC has, however, included royalty as item of cost for the past period. As this exercise is for comparison of the estimates of the past period with reference to actuals, the approach followed in the last tariff Order should be maintained. In the light of this position, please exclude the royalty payment for analysis of the past period maintaining the position considered during the last tariff Order.	CWC pay royalty on per TEU basis from its revenue and it is not revenue sharing. Hence, the expenditure on royalty is to be considered by TAMP.
C.	SCALE OF RATES	
(1).	The CWC has forwarded a comparative position of the tariff prescribed in the existing Scale of Rates and the rates proposed. On examining the comparative position of the existing tariff vis-à-vis the proposed tariff it is observed that the increase proposed in the tariff ranges from 25% to 36% in the storage charges including ground rent and for the services proposed in Chapter II for MF Tariff (container handling and transporting), the increase proposed is in the range of 3% to 167% for most of the items. Explain the reasons for proposing differential tariff increase for different services.	The increase in proposed Storage tariff is due to cope up the Estt. and operative expenditure, Market rates/tariff of nearby CFSs. Regarding, MF Tariff, comparison with earlier tariff, which is five years old, not justified. During earlier contract (effective from July-2010), H&T SOR was very less as compare to existing H&T SOR. The proposed MF tariff is linked with CWC margin at SOR which is ranging from 14.29 % to 67% and not 167%. Statement enclosed.
(2).	The CWC has proposed new tariff items under Storage charges and MF Tariff as brought under point B.2 (v) above. The reasons for proposing new tariff items and the basis for arriving at the proposed tariff items to be explained. Justify the proposed tariff with reference to the cost involved for providing these services.	All are new additional items bases on feedback from Users at Kandla / Gandhidham and Trade meeting dated 03/02/17. The quantum of income may not be possible unless the area is used by trade. Regarding Cost Involved in MF item, SOR already provided.
(3).	The main cost item for the CWC is the MF payment as the entire service is outsourced. On comparing the unit rate of outsourcing from the copy of the contract forwarded by CWC with the rates proposed, it is observed that the proposed rates are 17% to 204% more than the contract rate. Justify the tariff proposed for each of the MF services with reference to the contracted rate and the cost involved for providing the service.	The desired statement is enclosed.

(4).	Please furnish detailed computation of revenue estimation at the proposed rate for each of the tariff items as well as for new tariff items proposed by the CWC for the traffic projected for the years 2017-18 to 2019-20.	The computation has been provided.
(5).	The Authority has, vide Order no.TAMP/53/2016-CWC dated 29 March 2017, granted approval to levy the tariff as proposed by the CWC, subject to the condition that if the final rates to be approved by this Authority are lower than the adhoc rates, the difference between the final tariff and the adhoc tariff will be fully refunded by the CWC to the concerned users, as agreed by CWC-CFS. This decision of the Authority will be taken into consideration while fixing the final rates.	The same has been taken into consideration.

12. The DPT was also requested vide our letter dated 01 June 2017 to furnish additional information/ clarifications on a few points, which was followed by reminder dated 11 July 2017 and d.o. letter dated 09 August 2017. The DPT has responded vide its email dated 21 August 2017. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the corresponding replies furnished by the DPT is tabulated below:

and the corresponding replies furnished by the DPT is tabulated below:-																
Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by DPT														
(i).	The actual container traffic handled by the Central Warehousing Corporation (CWC) at Container Freight Station (CFS) at Deendayal Port Trust (DPT) for the years 2011-12 to 2015-16 are 39222 TEUs, 21744 TEUs, 342 TEUs, 0 TEUs and 108 TEUs respectively. The DPT is requested to confirm the traffic figures furnished by the CWC.	The year wise traffic handled by CWC – CFS at Deendayal Port is given below:- <table><tr><th>Year</th><th>TEU</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>11816</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>6872</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>52</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>NIL</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>141</td></tr></table>			Year	TEU	2011-12	11816	2012-13	6872	2013-14	52	2014-15	NIL	2015-16	141
Year	TEU															
2011-12	11816															
2012-13	6872															
2013-14	52															
2014-15	NIL															
2015-16	141															
(ii).	Please furnish specific comments on the reasonableness of the traffic projections made by the CWC for the years 2017-18 to 2019-20. Also, furnish actual containers traffic handled by CWC in the year 2016-17.	Traffic handled: <table><tr><th>Year</th><th>Empty (Teu)</th><th>Loaded (Teu)</th><th>Total (Teus)</th></tr><tr><td>2016-17 (actual)</td><td>2041</td><td>8165</td><td>10207</td></tr></table> <p>The traffic projections of Deendayal Port may be considered under 3 different scenarios as given under :-</p> <p>Scenario – 1 The Deendayal Port actually handled 0.10 lakh TEU in Financial year 2016-17 against which the 36% Impex traffic works out to 0.036 lakh TEU.As per the latest Budget estimates, the Port is likely to handle 1.45 lakh TEU & 1.80 lakh TEU in Financial year 17-18 (R.B.E.) & financial year 2018-19 (B.E)., which would mean CWCs projections at 36% of impex would be 0.522 & 0.648 lakh TEU during these years respectively. Budget estimates for financial year 2019-20 are not forecasted so no CWC projections for 2019-20 can be indicated.</p> <p>Scenario – 2 As per the Maritime Agenda 2010-2020 finalized by Ministry for all Major Ports in 2011, Deendayal Port was</p>			Year	Empty (Teu)	Loaded (Teu)	Total (Teus)	2016-17 (actual)	2041	8165	10207				
Year	Empty (Teu)	Loaded (Teu)	Total (Teus)													
2016-17 (actual)	2041	8165	10207													

		<p>projected to handle 3.20, 3.40, 3.60 & 3.80 lakh TEU of container traffic during each of the respective years from 2016-17 to 2019-20. Accordingly, the CWC projections for these years are 1.152, 1.224, 1.296 & 1.368 lakh TEU.</p> <p>Scenario – 3 As per the latest and final report submitted by M/s. Mckenzie Consultant on Deendayal Port, the Port is projected to handle anywhere between 1 to 6 lakh TEU during 2020. Thus CWC projections (36% of Impex) can be taken to be 0.36 to 2.16 lakh TEU. Yearwise projection from 2016-2017 to 2018-19 were not given by the consultant. No specific comments on the reasonability of the CWC traffic projections can be offered by this department.</p> <p>The actual containers traffic handled by CWC in the year 2016-17 is 71.</p>								
(iii).	<p>(a). Clause 3.8 (ii) (b) of the License Agreement (L.A) stipulates that the licensee shall guarantee a throughput equivalent to 36% of impex trade container traffic handled by the container operator. As against the above provision in the LA, from the notes furnished by the CWC under the table furnished at the end of Form 2A it is understood that the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) is considered at 36% on the actual impex traffic as declared by DPT during the years 2016-17 to 2019-20 in Maritime Agenda 2010-20. The Minimum Guaranteed Throughput indicated by the CWC in Form 2A is 96400 TEUs, 122400 TEUs, 129600 TEUs and 136800 TEUs for the years 2016-17 to 2019-20 respectively. In this regard, the DPT is requested to furnish a copy of relevant extract of the Maritime agenda 2010-20 containing container traffic projection for the year 2017-18 to 2019-20. Also, confirm that the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) considered by the CWC is in line with the LA.</p>	<p>A Copy of the Relevant Extract of Maritime Agenda 2011-20 containing container traffic projections for the year 2017-18 is furnished for ready reference.</p>								
	<p>(b). Since the year 2016-17 is already over, the actual impex containers, if any, handled at the DPT in the year 2016-17 and that handled by CWC at CFS Kandla may also be furnished.</p>	<p>The actual Impex Containers handled by DPT (by the Port & the container terminal combined) is as under:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Empty (Teu)</th><th>Loaded (Teu)</th><th>Total (Teus)</th></tr><tr><td>2016-17 (actual)</td><td>2041</td><td>8165</td><td>10207</td></tr></table> <p>The actual containers traffic handled by CWC in the year 2016-17 is 71.</p>	Year	Empty (Teu)	Loaded (Teu)	Total (Teus)	2016-17 (actual)	2041	8165	10207
Year	Empty (Teu)	Loaded (Teu)	Total (Teus)							
2016-17 (actual)	2041	8165	10207							
(iv).	<p>Confirm whether the actual lease rentals payable by CWC reflected in the cost statement for the years 2011-12 to 2015-16 and estimates for the years 2016-17 to 2019-20 are in line with the L.A. provisions.</p>	<p>CWC is paying the lease rentals to DPT as per their own calculation which is lower than the actual amount due to DPT. However, in the cost statements produced by CWC in support of their proposal for</p>								

		revision of tariff, CWC has considered / provided lease rentals as per L.A.
--	--	---

13. Further, the CWC vide its letter dated 23 September 2017 has submitted that considering the time constraint the validity of adhoc tariff needs to be extended further beyond 30 September 2017 to 31 December 2017 or till approval of CWC proposal, whichever is earlier. CWC will continue with adhoc tariff beyond 30 September 2017 at CFS- DPT.

14. Further, the CWC vide its email dated 30 November 2017 has furnished clarification sought by us regarding removal of Note No.6 of "1.1-Storage Charge" stated in last tariff revision.

In this connection, desired clarification is as under:

S/No	The Note No.6 as per last tariff revision	Clarification for removal of Note No.6
	CHAPTER -I-GROUND RENT AND STORAGE CHARGES	
	1.1. Storage Charge	
(6)	Container / Cargo remained un-cleared beyond 30 days shall be liable for shifting to the disposal unit at CFS Gandhidham at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines.	The Allotment of CFS G'dham by DPT, is valid up to 15/11/18. The CFS- DPT is having ample open yard to store such LSC Containers. Therefore, the Note-6 has been removed in existing tariff proposal.

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

16. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) for Container Freight Station (CFS) operated by Central Warehousing Corporation (CWC) under the Licence Agreement with Deendayal Port Trust (DPT) was last revised by this Authority vide Order No.TAMP/35/2010-CWC dated 06 January 2012. The validity of the SOR was prescribed upto 31 March 2014.

Subsequently, based on the request made by the CWC, this Authority has extended the validity of SOR of CWC on couple of occasions and it was last extended till 31 December 2016 vide Order dated 17 November 2016.

Before proceeding to analyse this case, it is relevant here to state that the traffic to be handled by the CWC-CFS is linked to the container handled by the Container Terminal Operator authorised by the DPT. For various reasons cited by the CWC, the CWC had not filed the proposal for revision of rates when validity of the rates expired on 31 March 2014, on the ground that the container terminal was not operational for four years from 2013-14 to 2016-17. This is the transition period during which there was change in the concession agreement from the ABG Kandla Container Terminal Limited (ABGKCTL) to the Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL).

It is in this background, CWC has vide its letter dated 10 November 2016 filed the initial proposal for revision of the Scale of Rates of CFS operated by CWC at DPT.

- (ii). Subsequently, consequent to the trade meet held on 03 February 2017, the CWC has filed revised proposal dated 17/18 February 2017. It can be seen from the factual position brought out in the earlier paragraphs of this Order that, the CWC has furnished cost statements and requisite documents sought by us for processing its proposal in piecemeal. The cost statements for the period from 2013-14 to 2015-16 were forwarded by CWC under the cover of its letter dated 19 April 2017. The cost statement in the prescribed format, Audited Profit and Loss Account and the Balance Sheet are the required to be furnished by the Operator for evaluating the estimates considered in the last tariff Order with reference to the actuals as required under Clause 2.13 of 2005 Guidelines. The CWC has furnished the Audited Profit and Loss Account of the CFS operated at the DPT vide its letter dated 17 December 2016.

After protracted follow up, the CWC vide its letter dated 14 July 2017 has furnished segregated Balance Sheet for its CFS division of Deendayal Port duly certified by the Chartered Accountant for the years 2011-12 to 2015-16 and additional information/ clarifications on a few points sought vide our letter dated 01 June 2017 vide its email dated 21 August 2017.

The proposal of the CWC along with revised cost statements furnished by CWC under cover of its

letter dated 17/18 February 2017 and additional information/ clarification furnished by CWC and DPT during the processing of this case are considered for the purpose of this analysis.

- (iii). In view of the request made by the CWC and considering that the KICTPL has already commenced its operations at its Container Terminal as reported by the CWC, adhoc approval was granted to levy the tariff as proposed by the CWC from 04 February 2017 to 30 June 2017 or till the effective date of the implementation of final tariff, whichever is earlier subject to the condition that if the final rates to be approved by this Authority are lower than the adhoc rates, the difference between the final tariff and the adhoc tariff to be fully refunded by the CWC to the concerned users, as agreed by CWC-CFS. The current exercise is, therefore, is for fixation of final Scale of Rates for CFS operations by CWC at DPT.
- (iv). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trust and private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. During the last review of tariff of CWC, this Authority had approved tariff relying upon the estimates for the years 2011-12 to 2013-14. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2011-12 to 2013-14 with the actuals for the said years.

The approach followed in the last Order to arrive at the estimates is adopted for the analysis of performance of CWC during the years 2011-12 to 2013-14 which is explained below:

- (a). In the last tariff Order, based on the cost position reflected by the cost statement, this Authority had granted tariff increase as proposed by the CWC and the total additional revenue estimated at the proposed tariff approved by this Authority was estimated at `10.28 crores for the years 2012-13 and 2013-14. The revenue impact of tariff increase granted by this Authority in the said Order is captured in the income estimation for the years 2012-13 and 2013-14 to have a like to like comparison with actual income.
- (b). The actual income and expenditure as well as net fixed assets furnished by the CWC in the cost statement as well as sum of income and sum of expenditure do not match with the figures reported in the Audited Profit and Loss statement and the segregated Balance Sheet for the years 2011-12 to 2014-15 furnished by the CWC. Despite request, CWC has not furnished a statement reconciling the net surplus/ deficit in the cost statement with the profit/ loss reported in the Audited Profit and Loss statement of the respective years. The actual income and expenditure figures reported in the Audited Profit and Loss Statement are, therefore, considered to analyze the past performance.
- (c). The actual income reported in the Annual Accounts for each of the years 2011-12 to 2013-14 are considered except interest income reported under the head Miscellaneous receipts which are not considered as income in fixation of tariff of Major Port Trusts and private terminals.
- (d). To a specific query with regard to discount over the ceiling rates, if any, allowed during the years 2011-12 to 2016-17, the CWC has confirmed that the revenue realized is at the ceiling level of tariff prescribed by this Authority.
- (e). In the current proposal CWC has included royalty payable to DPT as a pass through to the tune of `22.15 lakhs, `12.63 lakhs and `11.91 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively. Further, for the subsequent period as well, the CWC has considered zero royalty for the year 2014-15 and `0.16 lakhs for the year 2015-16.

It is relevant here to state that the license agreement was signed by the CWC in February 2002. During the proceedings relating to the earlier tariff revision, CWC had clarified that in the competitive bidding, it was the only technically qualified tenderer.

Since there is no second bid available for comparison, CWC had sought pass through of the entire royalty payable to the DPT on the Minimum Guaranteed Throughput envisaged in its proposal in the last tariff revision.

As already brought out in the last tariff Order, the tariff guidelines of 2005 do not cover the situation where there is single technically qualified bidder and no other bid is available for comparison for the purpose of allowing royalty as expense upto the second highest quote. During the proceedings relating to the tariff approved in June 2007 prior to the last tariff Order, the Government was requested to advise in the matter of treating revenue share/ royalty in such cases for tariff fixation. The Government has not conveyed its decision in this regard.

In the absence of any specific direction from the Government about the treatment of royalty in instant case where no other bid is available for comparison, the royalty payable by CWC is not

allowed as pass through for the past period in line with the approach followed in the last tariff Order. The same approach is followed for fixation of tariff for the years 2017-18 to 2019-20.

- (f). The lease rent reported in the Audited Annual Accounts for the years 2011-12 to 2015-16 and the lease rent considered by CWC for the years 2011-12 to 2015-16 in the cost statement is tabulated below:

(₹. in Lakhs)

Year	Lease rent as per Audited Accounts	Lease rent as per cost statement
2011-12	257.29	78.01
2012-13	289.28	132.82
2013-14	163.68	140.41
2014-15	88.91	147.42
2015-16	61.78	154.80

In view of mismatch in the lease rent figures reported in the cost statement and Audited Accounts, the CWC was requested to explain the reasons for variation. The CWC has clarified that the DPT has demanded some escalation with retrospective effect and CWC is making provision for the differential amount.

It is relevant to state that provision made by BOT operators are not allowed in the tariff fixation. Keeping in view that the lease rent considered in the cost statements by CWC for revision of its tariff is as per the lease rent provided in L.A. as reported by DPT, lease rent as considered by the CWC in the cost statement supported by detailed workings is considered for the past period analysis. The CWC is permitted to approach this Authority in the current tariff cycle for review of tariff if the CWC makes payment of lease rent for the past period for which it has made a provision.

As regards the remarks of DPT that the CWC makes lease rent payment lower than the actual amount due to DPT, it is relevant here to state that this Authority determines lease rent/ license fee for the Port trusts land following the applicable Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time. The matter relating to short fall in the payment of lease rent reported by DPT is between the concerned Major Port Trust and the concerned allottee of land by the port. This Authority would not like to interfere in this matter as it does not fall under the domain of this Authority.

- (g). In the last tariff Orders of July 2009 and January 2012, the upfront fee and lease premium payable to DPT was amortized over the project period at ₹11.40 lakhs per annum. However, as per the Audited Accounts furnished by the CWC, the upfront fee and lease premium amortized is ₹10.70 lakhs. Hence, an amount ₹10.70 lakhs is considered.
- (h). The net fixed assets as per the segregated Balance Sheet of CWC-CFS at DPT for the years 2011-12 to 2013-14 duly certified by the Chartered Accountant are taken into consideration. As was done in the last tariff Order, the un-amortised portion of upfront fee and lease premium as reported in the Audited Annual Accounts for each of years 2011-12 to 2013-14 is considered as part of capital employed for computation of return.
- (i). (i). In the computation of working capital, the CWC has estimated Cash balance at ₹4.83 lakhs, ₹0.28 lakhs and ₹5.25 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively. Clause 2.9.9. of the tariff guidelines of 2005 prescribes norm of one month's cash expense as the limit on cash balances. The estimate of Cash balances done by CWC is not found to be as per the norm prescribed in the Tariff Guidelines of 2005 and hence corrected in line with the guideline provision. The CWC has considered inventory consumption as nil for working capital, which is relied upon.
- (ii). As per the Orders passed by this Authority on 30 September 2008 and January 2012, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the License Agreement can be considered as Sundry Debtors. As per clause 5.2 of the license agreement the CWC is required to pay lease rentals in advance to DPT. Since the said advance payments are governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payments as part of working capital for the purpose of allowing return. Recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted, the average of the pre-payment at 50% of the lease rentals is considered as part of working

capital. This is in line with the approach followed in the case of Chennai Container Terminal Limited, South West Port Limited, etc. and even in the case of CWC in the last tariff revision Order.

- (iii). The current liabilities considered by CWC at ₹40.03 lakhs, ₹22.85 lakhs and Nil for the years 2011-12 to 2013-14 respectively do not match with the current liability figures reported in the Segregated Balance Sheet for the respective years. The CWC has not reconciled this mismatch. The current liability figures have been considered as reported in the Annual Accounts for the corresponding period, since they are audited figures.

Based on the working by the CWC, the working capital is negative. The CWC has reduced the negative working capital from the net fixed assets while computing the capital employed. In our working, working capital is negative for each of the years 2011-12 to 2013-14. Since the working capital is negative, it is considered as NIL in line with the approach followed in similar circumstances in other cases. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets and unamortized upfront free which works out to ₹3329.21 lakhs, ₹3228.91 lakhs and ₹3128.61 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively. For the years 2014-15 and 2015-16, it works out to ₹3028.31 lakhs and ₹2923.81 lakhs respectively.

- (j). During the proceedings relating to the tariff revision Order of 2012, the CWC has stated that the capacity of CFS can be taken at 1,40,000 TEUs and even the License Agreement states that in the entire area, CWC can handle 1,40,000 TEUs per annum and hence capacity was considered at 1.4 lakh TEU. The capacity utilisation of the CFS was estimated to be 35%, 39% and 46% for the years 2011-12 to 2013-14 respectively.

Clause 2.9.10 of the tariff guidelines of 2005 prescribes a minimum capacity utilisation of 60% for claiming full Return on Capital Employed (ROCE) by port / terminal. When the capacity utilisation is found to be in the region of 50% to 60%, a decision on pro-rata reduction in the maximum permissible return to be allowed will be decided on case to case basis after analysing the factors leading to capacity underutilization.

Clause 2.9.11 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the Concession Agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.

The capacity utilisation for the actual throughput achieved by CWC works out to be 28.02%, 15.53% and 0.24% for the years 2011-12 to 2013-14. It is seen that the CWC has considered ROCE at 15% and adjusted it for capacity utilisation.

Appendix 6 of the LA gives details of the investment to be made in the second phase on various equipment /civil work when the container traffic reaches 5000 per month. During the last tariff revision, the CWC had stated that development of second phase as envisaged in the license agreement has not been made as volumes has not reached the threshold level. The DPT had then stated that in the year 2005-06, CWC has achieved 5000 TEUs per month and hence the investment as per second phase is overdue. The CWC has confirmed during the last tariff revision that 5000 TEUs per month was never achieved by them from 2008-09 onwards and hence it does not qualify for IIInd phase investment. During the last tariff revision, this Authority in para 12 (xiv) of the 2012 Order has held that the investments made by CWC are found to be as per the Licence Agreement and hence, 16% return is allowed on the capital employed as per the relevant provision of the tariff guidelines. Hence 16% ROCE is considered while analysing the past period performance also in line with the decision taken in the January 2012 Order.

- (v). A statement showing the analysis of the performance of CWC for the years 2011-12 to 2013-14 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered for the years 2011-12 to 2013-14 in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Aggregate for the years 2011-12 to 2013-14 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in TEUs)	167950	61308	-63%
Operating Income	* 3,175.78	1,078.15	-66%
Total Expenses	2,561.24	1,808.37	-29%

Particulars	Aggregate for the years 2011-12 to 2013-14 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Surplus/ deficit before Return	614.54	(730.22)	-219%
Capital Employed (Average)	3206.46	3228.91	1%
16% Return on Capital Employed for the three years 2011-12 to 2013-14	1,539.10	1,549.88	1%
Net Surplus / (deficit) after ROCE	(924.55)	(2,280.09)	(-)147%

**The estimates of operating income are updated to capture the effect of tariff increase granted in the last tariff Order.*

(vi). The findings of the analysis on the actual physical and financial performance as compared to the estimates relating to the years 2011-12 to 2013-14 are given below:

- (a). The actual aggregate traffic handled by the CWC is 61,308 TEUs as against the estimated traffic of 1,67,950 TEUs during the years 2011-12 to 2013-14. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 63% less than to the estimate. It is seen that the container traffic at CFS has significantly dropped during the years 2011-12 to 2013-14 in view of some dispute between the DPT and earlier Container Terminal operator ABGKCTL. As the traffic of the CWC CFS is dependent on the container traffic handled by the Container Terminal Operator, the CWC CFS appears to have got impacted resulting in actual average traffic handled by CWC being 63% lower than the estimated level for the said period.
- (b). The variation in the operating income earned by the CWC is ₹1,078.15 lakhs as against estimation of ₹3175.78 lakhs for the corresponding period resulting in negative variance of 66%.
- (c). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the three years is ₹1,808.37 lakhs as against the estimated expenditure of ₹2,561.24 lakhs in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows negative variance of 29% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.
- (d). The average capital employed for the years 2011-12 to 2013-14 is ₹3,206.46 lakhs as against average estimated capital employed of ₹3,228.91 lakhs. The variation in the average capital employed works out to 1% positive.
- (e). The analysis disclosed deficit of ₹154.36 lakhs, ₹138.98 lakhs and ₹436.88 lakhs before return which aggregates to ₹730.22 lakhs and average deficit of ₹243.41 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The average return earned on the average capital employed thus works out to 7.54% negative, as shown in the following table:

(₹ in lakhs)

Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	Average
Actual Surplus / (Deficit) before return earned by CWC	(154.36)	(138.98)	(436.88)	(243.41)
Actual Capital Employed	3,329.21	3,228.91	3,128.61	3,228.91
Actual Return earned on capital employed	(4.64)%	(4.30)%	(13.96)%	(7.54)%

- (f). As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As per the opinion of AG also as conveyed by the MOS, variation in both physical and financial parameters is the prerequisite for the purpose of clause 2.13. Further, as per the opinion of the AG, if the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus / (deficit) is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus / (deficit) over and above the 20% that shall be shared equally i.e.50:50 between the operator and the users. In nutshell, 60% of additional surplus / (deficit) is allowed to be retained with the operator and 40% is to be shared with users by considering adjustment in future tariff.

In case of CWC, prima facie it can be seen from the above analysis that the variation in both

the physical as well as the financial performance is seen to be more than 20% on negative side. As can also be seen from the above table, the actual traffic handled is 63% lower compared to the estimated level and the average ROCE earned is (7.54%) as against entitled ROCE of 16% and the variation is 52.88 % negative.

The CWC has not claimed adjustment of the past period deficit relating to the last tariff cycle while fixing the future tariff. As per clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005 read with the opinion of AG also as conveyed by the MOS, 40% of the aggregate net deficit after admissible ROCE for the years 2011-12 to 2013-14 i.e. ₹2280.09 lakhs *40% = ₹912.04 lakhs need to be adjusted in the future tariff. Since the adjustment arises from the provision flowing from the Tariff guidelines of 2005, said net deficit of ₹912.04 lakhs is adjusted equally over the three years 2017-18 to 2019-20.

- (vii). For the reasons explained in the earlier paragraphs, the validity of the existing Scale of Rates of CWC which was valid originally till 31 March 2014 has been extended from time to time at the request of the CWC and the last extension was till 31 December 2016. The extension of validity of the existing rates was subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to CWC for the period after 01 April 2014 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. That being so, the actuals for the years 2014-15 and 2015-16 are also assessed based on the Audited Profit and Loss statement and certified segregated Balance Sheet of CFS at DPT furnished by the CWC.

The cost statement for the years 2014-15 and 2015-16 based on actuals as reported in the Audited Profit and Loss statement and segregated Balance Sheet for CWC-CFS at DPT furnished by CWC for the said two years is prepared following the same approach explained in the preceding paragraphs and is enclosed as **Annex - II**. A summary position is tabulated below:

Particulars	Actuals	
	2014-15	2015-16
Traffic (in TEUs)	0.00	108.00
Operating Income	0.26	10.43
Total Expenses	409.13	406.61
Surplus/ deficit before Return	(408.87)	(396.17)
Capital Employed	3,028.31	2,923.81
16% Return on Capital Employed	484.53	467.81
Net Surplus / (deficit) after ROCE	(893.40)	(863.98)

The cost statement for the years 2014-15 and 2015-16 reveals a deficit of ₹893.40 lakhs and ₹863.98 lakhs respectively aggregating to ₹1,757.38 lakhs.

As stated earlier, the reason for the deficit is that there was no container operations at Container terminal resulting in nil container traffic at CWC-CFS in the year 2015-16 and negligible container traffic of 108 TEUs in the year 2015-16. It was stipulated while granting extension of validity of the existing rates beyond original validity of SOR till 31 March 2014 that surplus, if any, beyond 01 April 2014 will be fully adjusted in the next tariff cycle. But, it is seen that there is no surplus for the extended validity period. In fact, there is deficit for the years 2014-15 and 2015-16 which is mainly on account of non-operation of the CFS facility as stated by the CWC for the reasons explained in the earlier paragraphs. The deficit is left at that intact.

As regards the year 2016-17, it is to state that the CWC in the cost statement has furnished the figures based on the estimates/ actuals. Since the year 2016-17 is already over, CWC was specifically requested to replace the estimates of 2016-17 with the actuals for the entire year 2016-17 duly reconciling the figures reported in the cost statement with the Audited/Draft Annual Accounts of the said year and also, forward a copy of the Audited Annual Accounts for the year 2016-17 / draft accounts, if not finalised. The CWC was also requested to update the estimates for the subsequent years viz., 2017-18 to 2019-20 based on the actuals for the year 2016-17. The CWC, however, stated that the Audited Accounts for the year 2016-17 will be submitted once it is completed. Till such time the CWC has requested to go by estimates of 2016-17 furnished by it. Till the finalization of this case, the CWC has not furnished updated cost statements with the actuals for the year 2016-17. It is not possible to wait indefinitely for the actuals and the CWC is operating the CFS based on adhoc tariff. In view of the above position, the proposal of CWC is considered based on the estimates/ actuals for the year 2016-17 which should be reviewed based on actuals during the next tariff revision.

- (viii). For fixation of tariff for the next tariff cycle 2017-18 to 2019-20, the cost format prescribed by this Authority requires estimates of the next three years to be framed based on the actuals for the

immediate previous year. As stated earlier, the CWC has not furnished actuals for the year 2016-17 except for the actual traffic figures of 2016-17 as confirmed by the DPT.

As brought out earlier, the CWC has not handled any container during the year 2014-15 and in the year 2015-16 the CWC has handled just 108 containers. Hence, it is not appropriate to base the figures of 2015-16 for the future estimates as CWC was not functional to full extent due to non-operation of Container Terminal operations by the BOT operator.

In view of the above position, the estimates/ actuals furnished by CWC for the year 2016-17 are considered. The estimates for the subsequent years 2017-18 to 2019-20 are analyzed based on estimates/ actuals for the year 2016-17 furnished by CWC and modified for a few items for the reasons explained in the subsequent paragraphs.

Since the figures for the year 2016-17 considered in the cost statement are based on estimates/actuals, it will be subject to review based on actuals during the next tariff revision exercise alongwith review for the years 2017-18 to 2019-20 as per the tariff Guidelines of 2005.

It is further relevant to state here that the adhoc approval granted by this Authority in the Order dated 27 February 2017 to the rates proposed by the CWC given effect from 04 February 2017 to 30 June 2017 or till the effective date of the implementation of final tariff, whichever is earlier, was subject to the condition that if the final rates to be approved by this Authority are lower than the adhoc rates, the difference between the final tariff and the adhoc tariff to be fully refunded by the CWC to the concerned users, as agreed by CWC-CFS.

In view of the above decision in the Order of February 2017, the estimates for 2016-17 are treated as part of the future tariff cycle and final tariff decision is based on the estimates prorated from February 2017.

- (ix). The CWC has estimated the traffic to be handled in the year 2016-17 at 11,000 TEUs and for the years 2017-18 to 2019-20 at 52,300 TEUs, 55,750 TEUs and 59,400 TEUs respectively.

According to the DPT, the actual traffic handled by CWC during the year 2016-17 is 10,207 TEUs. Since the DPT has furnished the actual traffic handled by CWC for the year 2016-17, the same is considered in the cost statement prepared by us.

It is relevant here to state that Clause 3.8.1 of the License Agreement (L.A.) stipulates that the CWC shall guarantee a throughput of 36% of the impex container to be handled by the container terminal operator. To a specific query with regard to the reasonability of the traffic projections estimated by the CWC for the years 2017-18 to 2019-20, the DPT has categorically stated that no specific comments can be offered on the reasonableness of the traffic projections estimated by the CWC. The DPT has, however, furnished traffic projections in 3 scenarios as given below:

- (a). Scenario-1: As per the latest Budget estimates, the DPT is likely to handle 1.45 lakh TEU & 1.80 lakh TEU in years 2017-18 (R.B.E.) and 2018-19 (Budget Estimates). Accordingly, 36% of container projections as per the provision of LA works out to 52,200 TEUs and 64,800 TEUs for these two years respectively. The DPT has not furnished projections under this scenario for the year 2019-20 citing that Budget estimates for financial year 2019-20 are not forecasted.
- (b). Scenario-2: As per the Maritime Agenda 2010-2020 finalized by Ministry for all Major Ports in 2011, DPT has projected to handle 3.20 lakh TEUs, 3.40 lakh TEUs, 3.60 lakh TEU & 3.80 lakh TEUs of container traffic during each of the years from 2016-17 to 2019-20 respectively. Accordingly, under this scenario, the DPT has projected the CWC traffic at 36% of the container traffic projections at 1,15,200 TEUs, 1,22,400 TEUs, 1,29,600 TEUs and 1,39,800 TEUs respectively for the corresponding period.
- (c). Scenarios-3: As per the latest and final report submitted by M/s.Mckenzie Consultant on DPT, the Port is projected to handle anywhere between 1 to 6 lakh TEUs during 2020. Thus, under this scenario, CWC has projected 36% of Impex in the range of 0.36 lakh TEUs to 2.16 lakh TEUs. The DPT has not furnished year wise projection for the years 2016-2017 to 2018-19 under this scenario.

The DPT has furnished traffic projections of CWC under the above three scenarios but has not indicated which of them has to be considered for the current tariff cycle.

The traffic projections by DPT under Scenario 3 are not year wise. As regards Scenario 2, the traffic projection of CWC furnished by DPT is at 3.20 lakhs TEUs for the year 2016-17. Whereas the actual container traffic handled by CWC as furnished by DPT itself is only 10,207 TEUs. The traffic

projections of CWC furnished by the DPT under Scenario 1 based on RE 2017-18 and BE 2018-19 projected by DPT is found to be closer to the projections made by the CWC for the years 2017-18 and 2018-19.

For the year 2017-18, the CWC has projected container traffic at 52,300 TEUs which is closer to the traffic projected by DPT at 52,200 TEUs and hence the traffic projection done by CWC for the year 2017-18 is considered. For the year 2018-19, the CWC has projected container traffic at 55,750 TEUs. Whereas the DPT based on BE has projected CWC traffic at 64,800 TEUs. The traffic projected by DPT at 64,800 TEUs is considered for the year 2018-19.

With respect to the year 2019-20, in the absence of the traffic projection furnished by DPT for this year, growth in the container traffic projection in the year 2018-19 over the year 2017-18 i.e. 23.90% is considered for the year 2019-20. Accordingly, the modified traffic projections considered by us in the cost statement for 2018-19 is 80,287 TEUs as against 59,400 TEUs estimated by CWC. The modified traffic estimate for the above three years is well within the capacity of the CFS assessed at 1.4 lakh TEUs by CWC.

- (x) (a) Despite specific request and regular follow up, the CWC has not furnished detailed computation of the income as per the SOR approved in the last tariff revision Order of January 2012 in respect of each of the tariff items prescribed in the SOR. The gaps observed in the income estimation furnished by CWC and modifications done by us are explained hereunder:

(i) It is seen from the revenue working furnished by CWC that the unit rate considered by CWC (except unit rate of storage charge) do not match with the unit rate approved by this Authority in January 2012 Order. Hence, the income estimation has been corrected applying the rates prescribed in the last tariff revision Order and taking into consideration the modified traffic projections.

(ii) Of the total traffic projected by CWC at 11000 TEUs, 52300 TEUs, 55750 TEUs and 59400 TEUs for the years 2016-17 to 2019-20, the CWC has considered 5000 TEUs, 30,000 TEUs, 31200 TEUs and 32400 TEUs for the years 2016-17 to 2019-20 respectively for estimating the income from laden containers. For estimating the income from empty containers in respect of transportation, the CWC has considered the traffic projections at par with that considered by it for laden containers. This does not match with the traffic projections furnished by CWC in Form 2B at 6000 TEUs, 22300 TEUs, 24550 TEUs and 27000 TEUs for empty containers. This mismatch has been corrected in the revised cost statement prepared by us.

The share of laden container and empty container as estimated by CWC for the years 2017-18 to 2019-20 in Form 2B has been considered on the modified traffic projections considered by us. For the year 2016-17, the laden container and empty container are considered at 8165 TEUs and 2042 TEUs as per actuals furnished by DPT for estimation of revenue.

(iii) As stated earlier, the CWC has not furnished income estimation for each of the tariff items prescribed in the Scale of Rates of CWC despite specific request. The income estimated by CWC is limited to a few tariff items viz. Carting, Movement and Stuffing for Export Operations and De-Stuffing, Movement and Delivery for Import Operations.

It is relevant here to mention that in the last tariff revision process of 2012, the CWC had estimated income for each of the tariff items which was considered by this Authority with minor corrections. However, as stated earlier in the current revision process, the CWC has not estimated the revenue for each of the tariff items inspite of repeated requests citing that they cannot estimate the services which users will avail.

In the absence of the CWC furnishing the detailed breakup of the container mix likely to avail other services, the revenue for tariff items for other services for which CWC has not estimated revenue, has been estimated by us applying the average revenue from other services at 17.68% of the revenue from core services for which the CWC has estimated revenue based on the position obtained from the estimates of CWC considered in the last tariff Order.

- (b) The CWC has estimated the income from storage charges considering 30% of the import laden container traffic will avail storage facility. Number of chargeable days considered by CWC for

containers availing storage facility beyond the free period and the percentage share of container availing storage facility as considered by CWC are relied upon. Thus, the storage income as estimated by the CWC at the existing tariff are relied upon and considered based on the modified traffic estimates.

- (c) Subject to above, the total income at the existing tariff works out to ₹509.30 lakhs, ₹2097.64 lakhs, ₹2559.82 lakhs and ₹3122.36 lakhs for the years 2016-17 to 2019-20 as against of ₹408.84 lakhs, ₹2163.30 lakhs, ₹2249.83 lakhs and ₹2336.36 lakhs for the years 2016-17, 2017-18, 2018-19 and 2019-20 respectively.
- (xi) (a) Clause 2.5.1 of 2005 tariff guidelines requires that the expenditure projections of the terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. This Authority has decided to allow annual escalation factor of 2% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals to be decided in the financial year 2017-18. Hence, the annual escalation factor considered by CWC is moderated and considered at 2% wherever it exceeds 2%.
- (b) The strength of manpower for estimating operating and direct labour cost is estimated at 9 for the year 2016-17 and 12 for each of the years 2017-18 to 2019-20 which is relied upon.
- The average cost of operating and direct labour and maintenance labour considered by CWC is ₹9.50 lakhs per annum during the year 2016-17. The estimate of average cost of operating and direct are seen to be escalated by 20%, 3% and 3% per annum for each of the years 2017-18 to 2019-20 over the estimates of respective previous years. In our analysis, the estimates for the years 2017-18 to 2019-20 are moderated applying escalation factor of 2% per annum.
- (c) The actual repairs and maintenance cost estimated by CWC for the year 2015-16 when CWC handled insignificant traffic of 108 TEU is ₹12.05 lakhs. The CWC has estimated repairs and maintenance cost at ₹20.25 lakhs in the year 2016-17. For the years 2017-18 to 2019-20, this cost item is estimated by applying annual escalation factor of 5% over the estimates of previous years.
- In our analysis, the repairs and maintenance cost estimated by CWC for the year 2016-17 is taken as the base and escalated by applying annual escalation of 2% for each of the years 2017-18 to 2019-20. The CWC has not estimated any addition to gross block for the years 2017-18 to 2019-20
- (d) The CWC has estimated royalty at ₹11.91 lakhs, ₹76.81 lakhs, ₹85.87 lakhs and ₹95.87 lakhs for the years 2016-17 to 2019-20 respectively. The CWC has stated that it pays royalty on per TEU basis from its revenue and it is not on revenue sharing model. Hence, CWC has stated that the expenditure on royalty is to be considered as pass through. In this regard, for the reasons stated earlier in the past period analysis, this Authority will not be in a position to admit royalty payable by CWC to DPT as cost in the current tariff revision exercise.
- (e) One of the major items of expense is Market Facilitation Payment (MFP) towards the services outsourced by CWC. The CWC has furnished a copy of agreement dated 26 July 2016 entered between CWC and the Contractor viz., M/s. Abrar Forwarders for the services outsourced by CWC for handling and transportation of containers between container yard of DPT and CFS-CWC and various allied operations. The contract shows that the rates are valid for four years i.e. upto 25 July 2020.

The CWC has confirmed that agreement entered by CWC with the said contractor complies with the provisions in the Income Tax Act relating to arms length relationship of the transaction.

The CWC has, after repeated remainders, furnished workings for the estimation of MFP. On perusing the working of MFP furnished by CWC, it is seen that the unit rate considered by CWC for transportation of empty containers do not match with the contract rate as per the copy of the contract furnished by CWC. The contract rate provides the unit rate of transportation of empty containers for movement to and from CY upto 15 kms at ₹1200 per TEU whereas the CWC has considered at ₹650 per TEU. ₹650 / TEU is for transportation To/from Kandla CFS to CWC-CFS. In the income estimation as well transportation of empty container is estimated in the rate approved in 2012 Order at ₹1300/- TEU for transportation from yard upto 15 kms. Hence the estimation of MFP is modified based on the rates mentioned in the contract in respect of empty container and taking into consideration the

modified traffic projections. Similar mismatch was observed in the income estimation which has also been corrected, as stated above.

The CWC has not furnished estimate of MFP for each of the services outsourced as per the contract rate despite specific request. As done in income estimation explained earlier, the MFP is estimated at the rates prescribed in the contract for other items of services outsourced by CWC following the approach adopted for estimation of income from other services.

The contract rate does not provide for any annual escalation in the unit rates for outsourced services and hence, no annual escalation is considered on the unit rate while estimating the MFP.

Subject to above modification the total MF payment estimated by us at the modified traffic projections is ₹450.40 lakhs, ₹1857.26 lakhs, ₹2266.68 Lakhs and ₹2765.06 lakhs for the years 2016-17 to 2019-20 as against of ₹259.50 lakhs, ₹1557.00 lakhs, ₹1619.28 lakhs and ₹1681.56 lakhs for the years 2016-17, 2017-18, 2018-19 and 2019-20 respectively.

The estimation of MFP by us appears higher than that considered by CWC on account of mismatch in the rate of transportation of empty containers with the contract rate which is corrected and also on account of modified (increased) traffic projection considered by us for the years 2018-19 and 2019-20

- (xii) The CWC has furnished the workings for the lease rentals estimated by it for the years 2017-18 to 2019-20. The lease rent estimated by CWC is for an area of 1.4 lakh sq. mtr. and applying unit rate ₹115.31 per sq. mtr. per annum for the year 2016-17. For the subsequent years, the CWC has applied 5% annual escalation over the estimates of the respective previous year in view of specific provision in the LA. The unit rate of lease rent considered by the CWC could not be correlated with the lease rent approved by this Authority for Kandla lands. To a specific query in this regard, to DPT to confirm the lease rent estimated by the CWC for the years 2016-17 to 2019-20 are in line with the L.A. provisions, the DPT has stated that the CWC has estimated the lease rentals as per the License Agreement. That being so, the lease rental estimated by CWC are considered for each of the said years.

- (xiii) The depreciation estimated by CWC for the years 2016-17 to 2019-20 is ₹ 96.78 lakhs for each of the years as against actual depreciation of ₹ 93.80 lakhs reported in the Audited Annual Accounts for the year 2015-16. Clause 2.7.1. of the Tariff Guidelines of 2005 stipulates that depreciation in the case of private terminals to be allowed, on straight-line method, with life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the concession agreements whichever is higher. The CWC was, therefore, requested to confirm whether the depreciation rate considered by it is based on the provisions of Companies Act, 2013.

In this regard, the CWC has clarified that CWC is a Corporation incorporated through an Act of Parliament and not registered under Companies Act. So the rates prescribed under Companies Act, 2013 are not applicable to them. The CWC has clarified that depreciation considered by it in its Accounts is as per the rates prescribed under Warehousing Corporation Act, 1962 under straight line method and the same has been followed in the cost statement. It is relevant here to state that during the last tariff revision Order, the CWC had clarified that depreciation is decided by its Corporate Office considering the life of the assets. The depreciation method followed by CWC was accepted by this Authority. That being so, based on the clarification furnished by CWC, the depreciation as computed by CWC in the current tariff revision is considered subject to minor modification. The actual depreciation reported in the Annual Accounts in the year 2015-16 is ₹93.80 lakhs. The CWC has not estimated any additions during the years 2016-17 to 2019-20. Hence, the depreciation is considered at ₹93.80 lakhs for each of the years 2016-17 to 2019-20 based on the actual depreciation reported for the year 2015-16.

- (xiv) The actual insurance cost for the years 2011-12 to 2013-14 as well as 2014-15 and 2015-16 are reported to be nil in the Profit & Loss Statement furnished by CWC for these years. The insurance cost estimated by CWC for the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20 are ₹4.28 lakhs, ₹5.25 lakhs, ₹6.21 lakhs and ₹7.01 lakhs respectively. On being requested to furnish a copy of the relevant insurance cover taken during the year 2016-17 to justify the figures considered in the cost statement, the CWC has furnished a copy of insurance cover for the year 2017-18. On perusing the same it is seen that it pertains to the various CFS operations of CWC including the CFS at DPT. It does not specifically indicate the insurance premium amount relating to CWC CFS at DPT. In view of the above position, the insurance cost estimated by CWC for the year 2016-17 is relied upon.

The insurance cost for the years 2017-18 to 2019-20 is estimated to increase by 22.66%, 18.29% and 12.88% over the estimate of insurance cost for the year 2016-17 despite the fact that no additions are

proposed to the gross block during these years. When sought clarification from the CWC in this regard, the CWC has stated that the said increase in Insurance premium cost is due to impact of Cargo Insurance that will be handled/ stored in CFS. Based on the clarification furnished by the CWC the insurance cost for the year 2017-18 is considered at the level estimated by CWC. For the subsequent two years, in view of modified traffic projections considered by us and taking into consideration the above clarification furnished by CWC, the insurance cost estimated by CWC are proportionally adjusted for the increased traffic projections considered by us. The revised insurance cost for the years 2016-17 to 2019-20 considered in the cost statement are ₹4.28 lakhs, ₹5.25 lakhs, ₹7.22 lakhs and ₹9.47 lakhs respectively.

- (xv) The CWC has not estimated any additions to the gross block of assets during the current tariff cycle. The net fixed assets for the year 2016-17 and for the years 2017-18 to 2019-20 are considered taking the net fixed assets reported in the Annual Accounts for the year 2015-16 as the base and reducing the depreciation for each of the above years as estimated by CWC. The un-amortized upfront fee is considered as part of the capital employed for computing return as done for the last tariff cycle. Thus, the Capital Employed comprising of only Net Block of Assets and unamortized upfront fee which works out to ₹2819.30 lakhs, ₹2714.80 lakhs, ₹2610.30 lakhs and ₹2505.79 lakhs for the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20 respectively is considered in this analysis.

- (xvi) The CWC has estimated Management and Administration Overheads at ₹35.94 lakhs for the year 2016-17. Considering it as base, CWC has applied 5% annual escalation for estimating this item for the years 2017-18 to 2019-20. For the 2017-18 to 2019-20 years, the estimate is modified by applying applicable annual escalation at 2%.

The General Overheads estimated by CWC for the year 2016-17 is ₹110.00 lakhs. The CWC has applied escalation factor of 9.1%, 8.3% and 7.7% for the years 2017-18 to 2019-20 respectively over the estimates of the previous years. The estimates for the years 2017-18 to 2019-20 are moderated applying 2% annual escalation.

- (xvii) The CWC has considered the Finance and Miscellaneous income at ₹4.15 lakhs, ₹20.15 lakhs, ₹21.03 lakhs and ₹22.18 lakhs for the years 2016-17 to 2019-20 respectively. FMI as estimated by the CWC are relied upon and considered in the analysis.

- (xviii) The CWC has estimated write off of preliminary expense and upfront payment at ₹11.40 lakhs for each of the years 2016-17 to 2019-20. As stated earlier, the Audited Profit and Loss statement furnished by the CWC report write off of preliminary expense and upfront payment at ₹10.70 lakhs for the past period which has been considered in the past period analysis. Accordingly, for the years 2016-17 to 2019-20, this item is considered at ₹10.70 lakhs for each of the years 2016-17 to 2019-20 based on the figures reported in the Audited Profit and Loss Statement for the past period.

- (xix) Cash balance has been calculated at one month's of modified cash expenses as per the norms prescribed in the guidelines. The CWC has indicated the inventory as nil. In the absence of actual current liability made available by CWC, the rate of current assets to current liability which is 1:3 for the year 2015-16 is applied to arrive at the current liability for each of the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20.

The Working Capital results in a negative figure. As stated earlier, the CWC has reduced the net fixed assets to the extent the working capital is negative. Working Capital is, however, taken as NIL.

- (xx) Subject to above modification, the Capital Employed for the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20 at ₹2819.30 lakhs, ₹2714.80 lakhs, ₹2610.30 lakhs and ₹2505.79 lakhs respectively is considered in this analysis.

- (xxi) As stated earlier, the CWC has maintained the capacity of the terminal at 1.40 lakh TEUs in line with the terminal capacity confirmed in the previous tariff revision process. The CWC has assessed the capacity utilisation of the CFS taking into consideration the traffic projected by it at 7.86%, 37.36%, 39.82% and 42.43% for the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20.

At the modified traffic projection considered by us and taking into consideration the capacity of the terminal assessed at 1.40 lakhs TEUs, the capacity utilisation of the CFS works out to 7.29%, 37.36%, 46.29% and 57.35% for the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20.

As stated earlier, the tariff guidelines of 2005 prescribe a minimum capacity utilisation of 60% for claiming full Return on Capital Employed (ROCE). Clause 2.9.11 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilization is not achieved. During the last revision, since the investments made by CWC were found to be as per the License Agreement, full ROCE of 16% was allowed as per the relevant provision of the tariff

guidelines for the reasons stated in the Order though the capacity utilisation estimated by CWC in last tariff revision was below 60%.

In current proposal, the CWC has computed ROCE at 15% and adjusted it for capacity utilisation.

Based on regular annual review of ROCE as per Clause 2.9.2. of the Tariff Guidelines 2005, this Authority has vide letter No. TAMP/27/2005-Misc dated 26 May 2017 communicated to all the BOT operators including CWC that the admissible ROCE will be 16% for all the tariff cases to be decided in the year 2017-18. As per clause 2.9.10 of the Tariff Guidelines 2005, the CWC is entitled for 16% ROCE. That being so, ROCE is considered at 16% for each of the years 2016-17 to 2019-20 in our computation.

Clause 2.9.11. of the tariff guidelines 2005 stipulates that in case of private terminal operator, if the investment made is in accordance with license agreement, full ROCE is to considered even in capacity is underutilised.

As stated earlier, Appendix 6 of the LA gives details of the investment to be made in the second phase on various equipment /civil work when the container traffic reaches 5000 per month. The CWC has confirmed during the last tariff revision that 5000 TEUs per month was never achieved by them from 2008-09 onwards and hence it does not qualify for IIInd phase investment. In the current exercise also, the CWC has proposed Traffic projections which work out less than 5000 TEUs per month. The modified traffic estimates considered by us is well within the capacity of 1.4 lakh TEUs assessed by CWC at the present investment level. Hence, the capex is as per the LA and CWC is entitled for full ROCE of 16% as per the Tariff Guidelines of 2005. In view of the above position and as per clause 2.9.11. of the tariff full ROCE of 16% is considered. This is also in line with the decision of this Authority in the last tariff Order.

To summarize, the ROCE is considered @16%. The ROCE in absolute terms works out to be higher than that considered by CWC because the CWC has reduced the negative working capital computed by it whereas it is considered as nil in our computation in line with the approach followed in all other tariff cases of BOT operators and also on account of considering full ROCE at 16% as against 15% ROCE considered by CWC and adjusted for capacity utilisation.

- (xxii) Subject to the above analysis, the cost statement filed by the CWC for the year 2016-17 based on estimates/ actuals and estimates for the years 2017-18 to 2019-20 have been modified at the rates approved in the last tariff revision of January 2012 Order . The modified cost statement is attached as **Annex - III**. The results disclosed in the cost statement at the existing tariff level are summarized below:

(₹ in lakhs)

Particulars	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	Total
Operating Income	509.30	2097.64	2559.82	3122.36	8289.11
Net Deficit after ROCE	(-)947.45	(-)1045.26	(-)991.39	(-)926.75	(-)3910.85
Net Deficit as a percentage of Operating Income	(-)186.03%	(-)49.83%	(-)38.73%	(-)29.68%	(-)76.07% (Avg.)

The above table depicts a net deficit after admissible cost and permissible ROCE at ₹947.45 lakhs, ₹1045.26 lakhs, ₹991.39 lakhs and ₹926.75 lakhs for the years 2016-17 and 2017-18 to 2019-20 respectively aggregating to net deficit of ₹3910.85 lakhs at the tariff level approved in the last tariff Order of January 2012. In terms of percentage, it works out to average net deficit of 76.07% for the years 2016-17 to 2019-20.

As stated earlier, this Authority at the request of the CWC has vide Order No.TAMP/53/2016-CWC dated 29 March 2017 granted adhoc approval to levy tariff as proposed by the CWC from 04 February 2017 to 30 June 2017 or till the effective date of the implementation of final tariff, whichever is earlier, subject to the condition that if the final rates approved by this Authority are lower than the adhoc rates, the difference between the final tariff and the adhoc tariff to be fully refunded by the CWC to the concerned users, as agreed by CWC-CFS.

The tariff increase proposed by CWC in terms of percentage vary from item to item. The CWC has also proposed introduction of new tariff items under storage charges for import containers for open bonded area, storage charge on weekly basis for covered area for both import and export container, RMS Container Examination Tariff and charges for direct stuffing for scrap / heavy cargo. The tariff

proposed by CWC includes new tariff items which were approved by this Authority in the Order dated 27 February 2017 granting adhoc approval to the rates proposed by CWC.

A table showing the tariff increase/ new tariff items proposed by the CWC is given below:

Sr. No.	Particulars	Tariff increase / decrease / new tariff items proposed by CWC
(i).	Storage Charges:	
(a).	Storages charges for import operations	33%
(b).	Storages charges for export operations	33% to 36%
(c).	Storage charges for covered area basis on weekly basis both for import and export operations	New item
(d).	Storage charges at open bounded area basis on weekly tariff as well as monthly tariff (Reservation basis) for import operations	New item
(ii).	Ground Rent:	
(a).	Ground rent upto 30 days slab for import and export operations	25% to 27%
(b).	Ground rent in export operations (31 st day to 40 day)	-67% (New slab introduced)
(c).	Ground rent in export operations from 41 st day onwards	Status quo (New slab introduced)
(iii).	Charges for handling container at CFS, transportation and other service:	
(a).	Various services offered at CFS for handling, transportation, stuffing/ de-stuffing, etc.	3% to 162%
(b).	Transportation TO / FRO at CFS, Deendayal Port	-11%
(c).	RMS Container Examination: Retrieval of the loaded container stacked in the yard by grounding (which may include transportation within the complex) for facilitating Seal Verification and loading customs cleared loaded container on trailer. As mentioned in clause XXI-3(b)]	New item ₹ 1410/ TEU ₹ 2115/ FEU
(iv).	Direct Stuffing Scrap and Heavy Cargo	New item ₹ 4000/ TEU ₹ 6000/ TEU

In view of huge deficit of ₹3910.85 lakhs for the years 2016-17 to 2019-20, there is a case for granting tariff increase to CWC.

The CWC has not furnished working of estimated revenue at the proposed rate as well as implication arising from new tariff items. The CWC has stated that all new additional tariff items are introduced based on feedback from Users. The CWC has stated that the quantum of income cannot be estimated unless these services are availed by trade. In the absence of income estimation provided by CWC for the new tariff items, it is not found possible to assess the income on our own.

Since the adhoc tariff increase granted by this Authority was with effect from February 2017 subject to fixation of final rates, the net deficit for the year 2016-17 is prorated for 2 months which works out to ₹157.91 lakhs. Based on this, the aggregate net deficit from 2016-17 (i.e. 4 February 2017) to 2019-20 works out to of ₹3121.31 lakhs at the tariff level approved in the last tariff Order of January 2012.

By the time the final rates approved by this Authority comes into effect it will be around 01 March 2018. The additional revenue that would have accrued to the CWC from 04 February 2017 till likely date of implementation of the final tariff approved in this Order i.e. till 28 February 2018 is, therefore, estimated in line with the approach followed for estimation of income in the cost statement at the proposed tariff. The additional revenue is also estimated at the proposed tariff from the likely date of implementation of this Order i.e. 01 March 2018 to 2019-20 following the same approach.

A summary position of the above analysis is tabulated below for ease of understanding:

Sr. No.	Particulars	Modified estimates at the tariff approved in the 2012 Order				
		2016-17 Estimates / Actuals	2017-18	2018-19	2019-20	TOTAL
(a)	Net deficit as per the above cost statement at the tariff approved in	-157.91 (Prorata adjusted for 2 months from 4.2.2017)	-1045.26	-991.39	-926.75	-3121.31

	January 2012 Order					
(b)	Additional income earned by CWC on account of adhoc approval granted by the Authority on the request of the CWC vide Order No.TAMP/53/2016-CWC dated 29.03.2017 from 04.02.2017 till the expected date of implementation of final rates i.e. 28.02.2018	39.08 (From 04.02.2017 till 31.03.2017)	812.40 (From 01.04.17 to 28.02.2018)	-	-	851.48
(c)	Balance net deficit (a)-(b)					-2269.83
(d)	Additional revenue estimated at the tariff proposed by CWC from 1.3.2018 till 31.3.2020	-	73.85 (For March 2018)	1075.89	1305.09	2454.83
(e)	Thus, the estimated additional revenue at the proposed tariff after adjusting the deficit position (c-d)					185.00

It can be seen from the above table that additional income that would have accrued to CWC for the years 2016-17 (from February 2017) and that may accrue to the CWC for 2017-18 (April 2017 to February 2018) at the rates approved in February 2017 Order on adhoc arrangement works out to ₹39.08 lakhs and ₹812.40 lakhs respectively aggregating to ₹851.48 lakhs. In that case, there is a net deficit of ₹2269.83 lakhs after taking into consideration the above additional income estimated at the adhoc rate approved in Order No.TAMP/53/2016-CWC dated 29 March 2017. Thus, there is a case for granting tariff increase in view of the deficit position reflected in the above table.

As stated earlier, the tariff increase proposed by CWC varies from item to item. The additional revenue at the rate proposed by the CWC for the year 2017-18 (i.e. from 01 March 2018), 2018-19 and 2019-20 is estimated at ₹73.85 lakhs, ₹1075.89 lakhs and ₹1305.09 lakhs respectively aggregating to ₹2454.83 lakhs. Hence it can be seen from the above table that after granting the tariff increase at the level proposed by CWC, there will be a surplus of ₹185.00 lakhs (i.e. ₹ (-) 2269.83 lakhs + ₹2454.83 lakhs) and in terms of percentage it works out to 1.68% surplus at the proposed tariff. It is reiterated that this position is after considering the estimated additional revenue at the tariff proposed by the CWC. Recognising that the estimated surplus at the proposed tariff is negligible at 1.68% and also keeping in view that the cost statement for the years 2014-15 and 2015-16 reflects huge deficit of

₹1757.38 lakhs based on actuals and estimates of 2016-17 prorated for the period of 10 months from April 2016 to January 2017 shows deficit of ₹789.54 lakhs aggregating to ₹2546.92 lakhs, the tariff as proposed by the CWC is approved. That being so, the rates as proposed by CWC is approved as final rate.

- (xxiii) The CWC in note 1(i) has proposed penal interest rate at 16.75%, which is modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 13.75 % in line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines.

- (xxiv) (a) In the SOR last approved in January 2012, storage charge for import and export operations are prescribed separately for covered area. Tariff is prescribed for two subcategories therein viz. General and Reservation basis. In the proposed SOR, the CWC has modified the second subcategory and termed as Area Basis. Under Area Basis, the CWC has newly introduced storage charge on weekly basis at ₹66 per sq. mtr. per week for import operations and ₹60 per sq. mtr. per week for export operations. The storage charge are also proposed on monthly basis on Reservation basis in line with the existing methodology.

Further, the CWC has also introduced storage charge for open bonded on area basis and subcategorized it on weekly and monthly basis (on Reservation) for import operations.

The CWC has clarified that the new items proposed by them under storage charge are based on the meeting had by CWC with trade on 3 February 2017. That being so, the new tariff items proposed by CWC under storage charge is approved as proposed by the port. As stated earlier, CWC has not estimated additional revenue likely to accrue from these new tariff items. It appears that income from the above new tariff items may not be significant. In any case, actuals will be reviewed in the next tariff cycle as per clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005.

- (b) In the SOR approved in the January 2012 Order, the ground rent for export operations is prescribed in single slab at ₹30/ TEU per day beyond free period of 10 days. In the proposed SOR, the CWC has increase free period to 30 days and proposed ground rent in two slabs viz. 31 days to 40 days at ₹10/ TEU per day and from 41st day onwards at ₹ 30/ TEU per day. Since the proposed modification is based on the trade meeting had be CWC, the same is approved as proposed by the port.
- (xxv) The CWC has proposed to delete the note (5) under Ground Rent charges prescribed in the SOR approved in January 2012 Order which states that while counting free days, Customs notified holidays and CFS non-operating days falling in between or succeeding the free period will not be counted. The CWC has stated that the proposed note is deleted as they have incorporated that free period including closed holidays as in the schedule itself.

The addition made by CWC about counting of free days in the schedule is not in line with the provision stipulated in clause 5.8.1 of the 2005 tariff guidelines. The note prescribed in the SOR approved in January 2012 Order is based on Clause 5.8.1 of the tariff guidelines and is uniformly being prescribed in the SOR of all Major Port Trusts and BOT operators. Hence existing note is continued without any change. The additions of the words “& Closed days” proposed by the CWC in the table in the table against free period are, therefore, deleted to avoid any ambiguity.

As regards free days for export operations, the CWC has stated that it includes the date of stuffing in the table. The proposed addition contradicts the existing note and proposed note which states that free days for export operations is after stuffing. Further, user will be deprived of free period for the day(s) of stuffing. Hence, the existing proposed note is retained. The addition of words free period “including date of stuffing and closed holidays” in the schedule is deleted.

- (xxvi) In the last tariff revision Order approved in the January 2012, the note No (1) underground rent charges states that all empty containers that are stuffed at CWC – CFS will have 10 days free storage. Further, note (7) allows 7 days free period for parking of empty containers at CFS and note (8) deals with commencement of free period for parking of empty container.

The CWC has proposed to delete the existing note Nos. (7) and (8) and note No (1) is proposed to be modified to state that all empty containers at CWC – CFS will have 30 days free storage. The CWC has stated that note Nos. 7 and 8 are proposed for deletion as they get covered in first note itself in the proposed SOR. The proposed modifications is, therefore, approved.

- (xxvii) The existing note (2) under storage charge prescribes free period of 3 days for stuffing of export cargo which is proposed to be increased to 7 days. The proposed increase in free period is approved.

- (xxviii) In the SOR approved in 2012 Order, note (6) under storage charge and note (3) under Ground Rent, state that container / Cargo which remained un-cleared beyond 30 days shall be liable for shifting to the disposal unit at CFS Gandhidham at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines. The CWC has proposed to delete the said existing notes citing that the Allotment of CFS Gandhidham by DPT, is valid up to 15.11.18. The CWC has further stated that CFS- DPT is having ample open yard to store such LSC Containers. Therefore, the above said notes have been deleted from the proposed SOR. Based on the clarification of the CWC, the proposal of CWC to delete the said note is approved.
- (xxix) The CWC has proposed a new condition under storage charges which states that considering the nature of cargo and other allied factors in respect of storage practice, the storage charges for metal scrap will be on area basis and for stone etc., it will be on PMT basis. Regarding storage charges for other bulk cargo and cargo storage in open / covered area, the note states that the Manger (CFS), will obtain permission of Regional Manager. The first sentence of the proposed note is approved. The second part of the note proposes to give discretionary power to specified officials which this Authority is not inclined to prescribe in the SOR in line with the decision of this Authority in other tariff cases. The CWC may continue the practice followed by it while implementing the tariff Order of January 2012 in this regard.
- (xxx) As stated earlier, the CWC has proposed a new tariff item namely RMS Container Examination at ₹1410/- per TEU and ₹2115/- per FEU. When sought to indicate the meaning of RMS, the CWC has clarified that RMS container examination is the facility provided by Customs/CBEC to trade wherein they can clear their container only after seal verification i.e. there is no need to open and destuff the container for examination. Further, the CWC has proposed a new tariff for Scrap/ Heavy Cargo under the head Direct Stuffing for Export Operations at ₹4000/- TEU and 6000/- FEU. The proposed tariff is comparable to the tariff proposed for Scrap/ Heavy Cargo under head "Examination, Stuffing and Lift on". The proposed new tariff has been approved in the Order dated 27 February 2017 approving adhoc tariff based on proposal of CWC. There has been no adverse remarks from any users/ user association on the proposed new tariff items. The proposed tariff items is, therefore, approved.
- (xxxi) Apart from the above, the CWC has proposed some minor modifications in the description of services. For Examination of General cargo under Import Operations, the CWC has proposed two separate rates for cargo examination upto 25% and beyond 25% as against a single tariff in the SOR last approved in 2012 Order. Further, the CWC has proposed to delete the words "LO" from the existing tariff item under Export Operations for (a) Examination, Stuffing and LO and (b). Direct Stuffing and LO. It is relevant here to state that for Import Operations under the existing tariff as well as proposed tariff the Lift Off is not included under the service of Examination and destuffing. None of the users have made any adverse comments during the implementation of the adhoc rate approved by this Authority in this regard. Hence, the above proposed modifications is approved.
- (xxxii) As stated earlier, this Authority has granted adhoc approval to levy the tariff as proposed by the CWC from 04 February 2017 to 30 June 2017 or till the effective date of the implementation of final tariff, whichever is earlier, subject to the condition that if the final rates approved by this Authority are lower than the adhoc rates, the difference between the final tariff and the adhoc tariff to be fully refunded by the CWC to the concerned users, as agreed by CWC. It is seen that the final rates approved by this Authority in this Order are same as approved in the Order dated 24 February 2017 except some minor modification in the conditionalities proposed by CWC. The CWC has requested for extension of the validity of the adhoc rates beyond 30 June 2017. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. Hence, the validity of existing Scale of Rates is deemed to have been extended till the revised Scale of Rates approved in this Order comes into effect.
- (xxxiii) The tariff guidelines of 2005 applicable for the BOT operators prescribe tariff validity cycle of three years. By the time the final rates approved in this Order comes in to effect it will be around 01 March 2018. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2020, the validity of the revised Scale of Rates of the CWC is prescribed till 31 March 2020.
- (xxxiv) As per Clause 3.3.1. of the 2005 guidelines CWC has the option to approach this Authority for review of the order to the extent of errors apparent on the face of record within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette.
- If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the CWC may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette.

17.1. In the result, and for the reasons give above and based on a collective application of mind, this Authority approves revised Scale of Rates of the CWC which is attached as **Annex – IV**.

17.2. The revised Scale of Rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette and shall be remain in force till 31 March 2020. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

17.3. The tariff of the CWC has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the CWC to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

17.4. In this regard, the CWC is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the CWC fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suomotu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./449/17]

ANNEX-I

CONTAINER FREIGHT STATION OF CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION AT DEENDAYAL PORT TRUST

Analysis of physical and financial performance of CWC for the years 2011-12 to 2013-14

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of 06 January 2012			Aggregate of 2011-12 to 2013-14	Actuals			(Rs. in Lakhs)	
		2011-12	2012-13	2013-14		2011-12	2012-13	2013-14	Aggregate of 2011-12 to 2013-14	Variation in terms of percentage
	Traffic (In TEUs)	49,620	54,625	63,705	1,67,950	39,222	21,744	342	61,308	-63%
I	Total Operating Income									
	(i) Container Handling income	345.27	582.43	675.18	1,602.88	374.31	373.13	3.66	751.09	
	(ii) Cargo handling income	72.32	201.71	227.72	501.75	-	-	-	-	
	(iii) Others (Storage) income	221.45	398.92	450.78	1,071.15	149.84	148.94	28.27	327.06	
					-					
	Total (i to iii)	639.04	1,183.06	1,353.68	3,175.78	524.15	522.07	31.93	1,078.15	-66%
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Operating & Direct Labour	-	-	-	-	110.52	128.97	119.49	358.98	
	(ii) Repairs and maintenance	11.96	12.67	13.43	38.07	9.24	8.87	3.16	21.27	
	(iii) Royalty / revenue share payment	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	
	(iv) Market	306.21	337.28	386.58	1,030.07	252.77	155.58	1.07	409.42	

	Facilitation Payment (for services outsourced)									
	(v) Lease Rentals	60.82	63.86	67.05	191.74	78.01	132.82	140.41	351.24	
	(vi) Insurance	11.29	11.29	11.29	33.87	-	-	-	-	
	(vii) Warehouse License Fees	-	-	-	-	8.57	0.15	0.25	8.98	
	Total	378.32	412.43	464.92	1,255.68	459.11	426.39	264.38	1,149.88	
III	Depreciation	97.56	97.56	97.56	292.68	91.08	89.60	89.60	270.27	-8%
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	220.00	230.00	240.00	690.00	29.57	29.57	29.57	88.71	
	(ii) General Overheads	56.00	58.00	60.00	174.00	64.48	63.56	33.58	161.62	
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	11.40	11.40	11.40	34.20	10.70	10.70	10.70	32.11	
	(iv) Contribution of Provident fund	12.51	13.14	13.79	39.44		-	-	-	
	(v) Others	44.10	46.30	48.62	139.02	49.21	54.87	41.71	145.80	
	Total	344.01	358.84	373.81	1,076.66	153.97	158.70	115.57	428.24	-60%
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	(180.85)	314.23	417.39	550.76	(180.02)	(152.62)	(437.61)	(770.25)	-240%
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI) Less FME	21.26	21.26	21.26	63.78	25.65	13.64	0.73	40.03	
VII	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VI)	(159.59)	335.49	438.65	614.54	(154.36)	(138.98)	(436.88)	(730.22)	-219%
VIII	Capital Employed	3,315.42	3,206.46	3,097.50	3,206.46	3,329.21	3,228.91	3,128.61	3,228.91	1%
IX	Return on Capital Employed @ 16%	530.47	513.03	495.60	513.03	532.67	516.63	500.58	516.63	1%
X	Capacity Utilization	35.44%	39.02%	45.50%	-	28.02%	15.53%	0.24%	-	
XI	RoCE considered as per January 2012 Tariff Order	530.47	513.03	495.60	513.03	532.67	516.63	500.58	516.63	
XII	Net Surplus / (Deficit) (VII) – (XI)	(690.05)	(177.54)	(56.95)	(924.55)	(687.04)	(655.60)	(937.45)	(2,280.09)	-147%
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a	-107.98%	-15.01%	-4.21%	-29.11%	-131.08%	-125.58%	-2935.97%	-211.48%	

	% of the operating income									
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-29.11%				-211.48%				
* Average of 3 years										

ANNEX-II

CONTAINER FREIGHT STATION OF CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION AT DEENDAYAL PORT TRUST

Analysis of physical and financial performance of CWC for the years 2014-15 to 2015-16

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals (as considered by CWC)		Aggregate of 2014-15 & 2015-16	Actuals (As considered by TAMP as per Audited Accounts)		Aggregate of 2014-15 & 2015-16
		2014-15	2015-16		2014-15	2015-16	
	Traffic (In TEUs)	-	108.00	108.00	-	108.00	108.00
I	Total Operating Income						
	(i) Container Handling income		3.40	3.40	-	9.23	9.23
	(ii) Cargo handling income	0.27	7.03	7.30	-	-	-
	(iii) Others (Storage) income				0.26	1.20	1.47
	Total (i to iii)	0.27	10.43	10.70	0.26	10.43	10.69
II	Operating Costs (excluding depreciation)						
	(i) Operating & Direct Labour	98.40	43.50	141.90	84.58	39.42	123.99
	(ii) Repairs and maintenance	3.26	12.05	15.31	3.26	12.05	15.31
	(iii) Royalty / revenue share payment	-	0.16	0.16	-	-	-
	(iv) Market Facilitation Payment (for services outsourced)	-	7.73	7.73	-	7.73	7.73
	(v) Lease Rentals	147.42	154.80	302.22	147.42	154.80	302.22
	(vi) Insurance	3.50	3.75	7.25	-	-	-
	(vii) Warehouse License Fees/other exps	13.99	5.58	19.57	9.41	0.26	9.67
	Total	266.57	227.57	494.14	244.66	214.25	458.92
III	Depreciation	96.78	96.78	193.56	89.60	93.80	183.39
IV	Overheads						
	(i) Management & Administration overheads	29.57	29.57	59.14	0.00	29.57	29.57
	(ii) General Overheads	122.04	46.89	168.93	26.04	30.90	56.93
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	11.40	11.40	22.80	10.70	10.70	21.40
	(iv) Contribution of Provident fund	-	-	-	-	-	-
	(v) Others	15.00	10.00	25.00	38.70	27.53	66.23
	Total	178.01	97.86	275.87	75.44	98.70	174.14
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	(541.09)	(411.78)	(952.87)	(409.44)	(396.31)	(805.75)
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI) Less FME	0.57	0.14	0.71	0.57	0.14	0.71

VII	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VI)	(540.52)	(411.64)	(952.16)	(408.87)	(396.17)	(805.04)
VIII	Capital Employed	1,788.50	1,691.72	1,740.11	3,028.31	2,923.81	2,976.06
IX	Return on Capital Employed @ 16%	268.28	270.68	269.48	484.53	467.81	952.34
X	Capacity Utilization	-	-	-	0.00%	0.08%	-
XI	RoCE adjusted for capacity utilization	-	-	-	484.53	467.81	952.34
XII	Net Surplus / (Deficit) (VII) - (XI)	(540.52)	(411.64)	(952.16)	(893.40)	(863.98)	(1,757.38)

ANNEX-III

COST STATEMENT OF CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION FOR CFS OPERATIONS AT DENDAYAL, PORT TRIST

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates by CWC at existing tariff					Modified estimates at the tariff approved in the 2012 Order				
		2016-17 Estimates Actuals	2017-18	2018-19	2019-20	Total for the years 2016-17 to 2019-20	2016-17 Estimates / Actuals	2017-18	2018-19	2019-20	Total for the years 2016-17 to 2019-20
	Traffic (In TEUs)	11,000	52300	55750	59400	1,78,450.00	10207	52300	64800	80287	2,07,594.00
I	Total Operating Income										
	(i) Container Handling income	130.00	840.00	873.60	907.20	2,750.80	146.55	764.80	948.66	1176.73	3,036.73
	(ii) Cargo handling income	267.90	1272.00	1322.88	1373.76	4,236.54	348.79	1281.54	1549.15	1870.74	5,050.22
	(iii) Others (Storage) income	10.94	51.30	53.35	55.40	171.00	13.97	51.30	62.01	74.89	202.16
	Total (i to iii)	408.84	2163.30	2249.83	2336.36	7158.34	509.30	2097.64	2559.82	3122.36	8289.11
II	Operating Costs (excluding depreciation)										
	(i) Operating & Direct Labour	57.00	136.80	141.00	145.20	480.00	57.00	116.28	118.56	120.96	412.80
	(ii) Repairs & Maintenance	20.25	21.36	22.43	23.55	87.59	20.25	20.66	21.07	21.49	83.46
	(iii) Royalty / revenue share	11.91	76.81	85.87	95.87	270.46	0.00	0.00	0.00	0.00	-
	(iv) Market Facilitation Payment (for services outsourced)	259.50	1557.00	1619.28	1681.56	5,117.34	450.40	1857.26	2266.68	2765.06	7,339.40
	(v) Lease Rentals	161.43	169.51	177.98	186.89	695.81	161.43	169.51	177.98	186.89	695.81
	(vi) Insurance	4.28	5.25	6.21	7.01	22.75	4.28	5.25	7.22	9.47	26.22
	(vii) Other Expenses	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	-
	Total (i to v)	514.37	1966.73	2052.77	2140.07	6673.95	693.37	2168.95	2591.51	3103.87	8557.70
III	Depreciation	96.78	96.78	96.78	96.78	387.12	93.80	93.80	93.80	93.80	375.20
IV	Overheads										
	(i) Management & Administration overheads	35.94	37.74	39.63	41.61	154.92	35.94	36.66	37.39	38.14	148.13
	(ii) General Overheads	110.00	120.00	130.00	140.00	500.00	110.00	112.20	114.44	116.73	453.38
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	11.40	11.40	11.40	11.40	45.60	10.70	10.70	10.70	10.70	42.80
	(iv) Contribution of Provident fund	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	-
	(v) Others	18.00	20.00	22.00	24.00	84.00	18.00	18.36	18.73	19.10	74.19
	Total (i to v)	175.34	189.14	203.03	217.01	784.52	174.64	177.92	181.26	184.67	718.50
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	-377.65	-89.35	-102.75	-117.50	-687.25	-452.51	-343.03	-306.76	-259.98	-1362.28
VI	Finance & Miscellaneous	4.15	20.15	21.03	22.18	67.51	4.15	20.15	21.03	22.18	67.51

	Income (FMI)										
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	-
VI	FMI Less FME	4.15	20.15	21.03	22.18	67.51	4.15	20.15	21.03	22.18	67.51
VII	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VI)	-373.50	-69.20	-81.72	-95.32	-619.74	-448.36	-322.88	-285.73	-237.80	-1294.77
VIII	Capital Employed	1730.42	1730.42	1580.56	1445.70	1621.78	2819.31	2714.81	2610.31	2505.81	2662.56
						(Avg)					(Avg)
IX	RoCE - Considered by CWC at 15%, by TAMP at 16%	259.56	237.08	216.86	196.63	910.13	451.09	434.37	417.65	400.93	1,704.04
X	Capacity Utilization	7.86%	37.36%	39.82%	42.43%	127.46%	7.29%	37.36%	46.29%	57.35%	148.28%
XI	RoCE adjusted for capacity utilization by CWC, Full admissible RoCE allowed by TAMP as per Tariff Guidelines 2005	20.39	88.57	86.35	83.43	278.74	451.09	434.37	417.65	400.93	1,704.04
XII	Net Surplus / (Deficit) (VII) - (XI)	-393.89	-157.77	-168.08	-178.74	-898.48	-899.45	-757.25	-703.38	-638.73	-2998.81
XIII	Adjustment of past period deficit of the last tariff cycle for the years 2011-12 to 2013-14 i.e. 40% of Rs. 2280.09 lakhs = Rs. 912.04 lakhs spread over 2017-18 to 2019-20						-48.00	-288.01	-288.01	-288.01	-912.04
XII	Net Surplus / (Deficit) (XII) - (XIII)	-393.89	-157.77	-168.08	-178.74	-898.48	-947.45	-1045.26	-991.39	-926.75	-3910.85
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)	-96.34%	-7.29%	-7.47%	-7.65%	-29.69%	-186.03%	-49.83%	-38.73%	-29.68%	
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			-29.69%				-76.07%			

Annex - IV

CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION

Scale of Rates

This Scale of Rates sets out the charges payable to the Central Warehousing Corporation for the services and facilities provided at its Container Freight Station at Deendayal Port Trust.

General Terms and Conditions.

- (1)
 - (i) The user shall pay penal interest @ 15.75% on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CWC shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (ii) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (iii) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CWC. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (2) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions :

- (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
- (3) Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CWC

CHAPTER -I

GROUND RENT AND STORAGE CHARGES

1.1. Storage Charge

Sl. No.	Description of Service	Rate (in ₹)
A.	IMPORT OPERATIONS	
I.	Storage Charges (Covered)	
(i)	On General (per MT / Day) Basis	
(a)	Up to 3 days	Free
(b)	From 4 th day to 30 th day	6.65
(c)	31 st days onwards	9.30
(ii).	AREA (per sq. mtr.) BASIS	
(a)	Weekly Tariff (per sq. mtr. per week*)	66.00
(b)	Monthly (Reservation Basis) (Per sq. mtr. per month*)	226.00
II.	OPEN BONDED	
(i).	AREA (per sq. mtr.) BASIS	
(a)	Free Period	No free period
(b)	Weekly Tariff (per sq. mtr. per week *)	30.00
(c)	Monthly(Reservation Basis) (Per sq. mtr. per month*)	100.00
B.	EXPORT OPERATIONS	
I.	Storage Charges (Covered)	
(i)	On General (per MT / Day) Basis	
(a)	Free Period	Up to 7 days
(b)	From 8 th day onwards	6.65
(ii)	Area (per sq. mtr.) Basis	
(a)	Weekly Tariff (per sq. mtr. per week*)	60.00
(b)	Monthly(Reservation Basis) (Per sq. mtr. per month*)	226.00
(iii)	Volume (per CBM) Basis(Open)	
(a)	On Weekly Basis (per CBM per week*)	15.00
(b)	On Monthly Basis (per CBM per month*)	60.00

*Week / month will be charged on "per sq. per week / month or part thereof basis"

Notes:

- (1) 7 days free period will be allowed for stuffing of export cargo.

- (2) While counting free days Customs notified holidays and CFS non- operating days falling in between or succeeding the free period will not be counted.
- (3) It will be presumed that the stock being received at the CFS, Deendayal port are adequately insured by the user against all possible risks during storage including interests of the Customs. Thus, in any eventuality, CWC shall not be responsible for any insurable claims/risks including consequential losses. Same assumption will also apply for export cargo warehouses.
However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft, etc., the same will be arranged by the CWC, CFS, Kandla on a written request, for which advalorem charge at the rate of 12.50 paise per ₹1000/- value of the stocks will be levied, per week or part thereof.
- (4) For cargo stored in open area on the request of users, storage charges would be 25% less than the rate prescribed for covered area.
- (5) 25% extra charges will be levied for hazardous cargo.
- (6) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when CWC is not in a position to deliver/shift the import/export cargo when required by the user.
- (7) Considering the nature of cargo and other allied factors in respect of storage practice, the storage charges for metal scrap will be on area basis and for stone etc. charges will be on PMT basis.

1.3. Ground Rent

Loaded & Empty

Sl. No.	Description of Service	Rate per container per day (in ₹)
1.	IMPORT OPERATIONS	
(i)	Ground Rent (Loaded Container) (per TEU / per day basis)	
(a)	1 to 5 days	Free-including date of arrival
(b)	6 to 15 days	190.00
(c)	16 to 30 days	250.00
(d)	31 st day onwards	500.00
2.	EXPORT OPERATIONS	
(i)	Ground Rent (Loaded Container) (per TEU / per day basis)	
(a)	1 to 3 days	Free
(b)	4 days to 15 days	190.00
(c)	16 th day onwards	250.00
3.	Ground Rent (Empty Container) (per TEU / per day basis)	
(a)	Free period	30 days
(b)	31st day to 40 day	10.00
(c)	from 41st day onwards	30.00

FEU tariff will be double of TEU tariff.

Notes:

- (1) All empty containers at CWC CFS will have 30 days free storage.
- (2) Three days free period is allowed on export containers after stuffing and/ or sealing of the container.
- (3) Five days free period including date of arrival of the container in the CFS will be allowed for import containers brought from DPT.
- (4) While counting free days, Customs notified holidays and CFS non-operating days falling in between or succeeding the free period will not be counted.
- (5) For reefer plugging facility charges @ ₹275/-per TEU and ₹400 per FEU per 4 hours or part thereof will be levied in addition to ground rent.
- (6) It will be presumed that the stock being received at the CFS, Deendayal port are adequately insured by the user, against all possible risks during storage including interests of the Customs. Thus, in any eventuality, CWC shall

not be responsible for any insurable claims/risks including consequential losses. Same assumption will apply for export cargo warehouses.

However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft, etc., the same will be arranged by the CWC, CFS, Kandla on a written request, for which advalorem charges at the rate of 12.50 paise per Rs. 1000/- value of the stocks will be levied, per week or part thereof.

- (7) 25% extra charges will be levied for hazardous cargo containers/ oversized /over dimensional containers.
- (8) Ground rent on container shall not accrue for the period when the CWC is not in a position to deliver/shift import/export containers for reasons attributable to the CWC.

CHAPTER-II

CONTAINER/CARGO HANDLING & TRANSPORTATION

Sl. No.	Description of Operations	Rate (in ₹)
A	IMPORT OPERATIONS	
(i)	Import Loaded Movement + LO: Providing road vehicles at Container Yard, Kandla Port and taking over loaded containers placed by Terminal operators on the vehicles provided by the contractor, after due inspection of the condition of the container, the lock & seals and on completion of the required formalities, transporting the same to the Container Freight Station, CWC, Kandla Port (under custom escort wherever / whenever required), lift-off & stacking in the CY up to three high [As mentioned in Clause No. XXI –1	
	TEU	1800
	FEU	2700
(ii)	De-stuffing: De-stuffing the container as per the procedure laid down; inventorisation of the cargo and stacking the same in the Import Warehouse / Open Yard (preferably by means of mechanical equipment) and carrying empty containers to the ECY or any other designated area within the CFS Complex and stacking them three high [Irrespective of time lag between different operations as mentioned in Clause No.XXI-(2)]	
(a)	General cargo	
	TEU	2500
	FEU	3750
(b)	Scrap/ Heavy cargo	
	TEU	3800
	FEU	5700
(iii)	Examination: De-stuffing of the loaded container stacked in the yard by grounding them, wherever necessary (which may include transportation within the complex) for facilitating custom examination and stuffing the cargo back into the same container or any other containers after custom examination or loading the cargo / container on to road vehicles and stacking the loaded / empty container as the case may be in the LCY / ECY or any other designated area. [As mentioned in clause No. XXI-3 (a)]	
(a)	General cargo	
	Cargo Handling examination up to 25%	
	TEU	1600
	FEU	2400
(b)	Cargo Handling examination beyond 25%	
	TEU	2200
	FEU	3300
(c)	Scrap/ Heavy cargo	
	TEU	2600
	FEU	3900
(iv)	RMS Container Examination: Retrieval of the loaded container stacked in the yard by grounding (which may include transportation within the complex) for facilitating Seal Verification and loading customs cleared loaded container on trailer. As mentioned in clause XXI-3(b)]	
	TEU	1410
	FEU	2115

(v)	Cargo Delivery: Arranging Customs examination of cargo (which would include unpacking and re-packing of packages, providing suitable straps etc., or weightment, sealing wherever required on free of charge), and placing them in the stacks / open yard, if necessary, and loading the entire consignment in to trucks / vehicles provided by the importer/CHA at the import warehouse/ open yard [As mentioned in Clause No .XXI(4)]	
(a)	Cargo Delivery from Godown/Yard	Per QTL
	Manual	8.2
	Mechanical	10.2
(b)	Cargo delivery from Loaded Container	
	Manual	8.2
	Mechanical	10.2
B.	EXPORT OPERATIONS	
(i)	Carting: Unloading the cargo from the trucks / vehicles provided by CHA/Exporter/User at CWC, CFS complex and stacking the same in the Export Godown / Open Yard by means of suitable mechanical equipment or by any other appropriate means, after due inventorisation [As mentioned in Clause No. XXI(5)]	
	Manual (PER QTL)	8.2
	Mechanical (PER QTL)	10.2
(ii)	Examination, Stuffing : Providing labour or appropriate equipment and arranging custom examination (which would include unpacking and re-packing of packages providing suitable straps / scales or weightment wherever / whenever required on free of cost) and re-stacking, if necessary, and consolidating the stocks / cargo, shifting of nominated empty container after retrieving the same from CFS container yard, Placing the container , stuffing , locking & sealing and subsequent internal movement of the loaded container to make space available for keeping the next container for stuffing purpose. [As mentioned in clause No. XXI(6)]	
(a)	A. General Cargo	
	TEU	2500
	FEU	3750
(b)	B. Scrap/ Heavy Cargo	
	TEU	3800
	FEU	5700
(iii)	Direct Stuffing : Unloading the cargo from the vehicles at CFS complex and stacking the same in the yard by means of suitable mechanical equipment or by any other appropriate means, after due inventorization. Providing labour or appropriate equipment for customs examination (which would include weightment wherever/whenever required on free of cost), and consolidating the nominated stocks/cargo, shifting the nominated empty container after retrieving the same from CFS container yard, Placing the container at Stuffing point, stuffing the let-export cargo in to the nominated container by use of suitable mechanical equipment or by other means, locking and sealing container on completion of required formalities after following the prescribed procedure, subsequent internal movement of the loaded container to make space available for keeping the next container for stuffing purpose. [As mentioned in Clause No. XXI(7)]	
(a)	A. General Cargo	
	TEU	2800
	FEU	4200
(b)	B. Scrap/ Heavy Cargo	
	TEU	4000
	FEU	6000
(iv)	Transportation of Export loaded container: Providing road vehicles at CWC-CFS Kandla port, Lift-On, taking over the loaded Export Container and transportation of the same from CFS to CSY, Kandla Port (under custom escort wherever/ whenever required) and handing over the same to the port authorities, obtaining clear "EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT" (EIR) & to submit the same to CWC-CFS authorities [As mentioned in Clause No.XXI(8)]	
	TEU	1800
	FEU	2700
(v)	GENERAL OPERATIONS	
	Empty Container Movement: Providing suitable vehicles and arranging transportation of Empty Container after due inspection about condition of the container (A) from CSY- Kandla Port Trust to CWC-CFS Kandla Port (B)	

	From any other CFS / Container yard within a road distance of 15 kms. from the CFS Kandla Port, to CWC-CFS Kandla Port, (Lift-on/off inside CSY Kandla Port/ Other designated Yard would not be on account of contractor) lift-off & stacking up to three high in CWC-CFS, CY or vice-versa [As mentioned in clause No. XXI (9)]	
(a)	TO/FRO CFS-Kandla Port	
	TEU	800
	FEU	1200
(b)	TO/FRO any Yard < 15 Kms	
	TEU	1400
	FEU	2100
(vi)	Inland Container Shifting: Shifting of empty / loaded containers (including lift on/ lift-off) from one location to another location within the CWC-Container Freight Station Complex at the designated place including stacking the same upto three high by use of appropriate handling equipment. [As mentioned in clause No. XXI(10)]	
(a)	EMPTY CONTAINER	
	TEU	990
	FEU	1485
(b)	LOADED CONTAINER	
	TEU	1320
	FEU	1980
(vii)	Lift on / Lift off: (including retrieval) of containers into / from road vehicles of parties at the Container Freight Station, CWC, Deendayal Port. [As mentioned in clause No. XXI (11)]	
(a)	EMPTY CONTAINER	
	TEU	700
	FEU	1050
(b)	LOADED CONTAINER	
	TEU	1000
	FEU	1500
(viii)	Washing, etc.: Shifting of empty containers from any location within CFS complex to Washing / Cleaning / Repair Yard and back to any location in the CWC, CFS complex as prescribed (washing and cleaning to be done by the contractor without any extra remuneration) [As mentioned in clause No. XXI(12)]	
	TEU	1100
	FEU	1650
(ix)	Movement / shifting of cargo from one place to any other place for weighment or other purpose, within same godown [As mentioned in clause No. XXI(13)(Rate Per QTL)]	
	MANUAL	11
	MECHANICAL	13
(x)	Movement/ shifting of cargo from one place/ godown/ CY to any other place/ godown/ CY for weighment or other purpose, within CWC-CFS complex [As mentioned in clause No. XXI-(14)]	
	PER QTL	13
(xi)	Palletization: Providing the labour for palletization of cargo including preparation of pallets of appropriate size, strapping as per requirement (material i.e. ready wooden pallets, straps, nails or other material required for the purpose of preparation of pallets will be arranged by the party) & stacking the pallets in the designated stack ([As mentioned in Clause XXI (15)]	
	PER QTL	14
(xii)	Bagging: Providing labour for filling up loose cargo/ bag cargo in to the fresh bags (materials to be provided by the party), stitching them, weighment (wherever required) & stack the same at the appropriate place. [As mentioned in Clause XXI (16)]	
	PER QTL	15
(xiii)	Reworking of Container: Providing the labour and appropriate equipment for destuffing of the cargo from the container and restuffing the cargo in the same or other nominated container after completing the formalities as required by Manager (CFS) [As mentioned in clause XXI (17)]	
(a)	Reworking up to 25%	
	TEU	2200
	FEU	3300
(b)	Reworking beyond 25%	
	TEU	2600
	FEU	3900
(xiv)	Back to town i.e. Loading of Shut out cargo	

	PER QTL	11
(xv)	Locking Charges (On user's request):	
	PER Container	54
(xvi)	Charges for Fumigation	
(a)	Fumigation Charges with Methyl Bromide	
	TEU	1800.00
	FEU	3400.00
(b)	Fumigation Charges with Aluminium Phosphide	
	TEU	600.00
	FEU	1000.00
	Note: This will be an optional service provided at the request of the relevant user.	